Der Anteil der Deutschen Seemacht am kommenden Siege

Von

Karl Hollweg

Kontre-Admiral

Berlin 1918

Verlag von Karl Siegismund

Königl. Sächs. Hofbuchhändler

940.3142
H722

26 N21

Inhalt.

Seite

1. Was ist Seemacht? 5

2. Die Aufgaben der deutschen Flotte im Kriege 13

3. Die Lösung der Aufgaben 24

4. Das U-Boot als entscheidender Faktor im Seekriege 34

5. Die Rolle der englischen Flotte im Kriege 65

6. Die Freiheit der Meere, das Ziel des Kampfes gegen die englische Seemacht 75

Gen. War 4920.54.20

P43906

1. Was ist Seemacht?

Wenn man sich ein Bild davon machen will, welche Aufgaben der deutschen Seemacht im Kriege zufielen und wie sie sie löste, muß man sich zuvor klarmachen, was der Sammelbegriff „Seemacht" oder „Seegewalt" eigentlich bedeutet, welche Rolle die einzelnen Faktoren, aus denen er sich zusammensetzt, im Weltkriege gespielt haben, und wie außerordentlich schwierig die Lage der deutschen Seemacht im Vergleich zu der der englischen, der Hauptgegnerin zur See, war und ist.

Die deutsche Flotte mit all ihrem Zubehör an Hochseestreitkräften, Küstenverteidigungsmitteln, Werften und Schulbetrieben ist naturgemäß, wie auch bei allen anderen Völkern, der Eck- und Stützpfeiler, das Hauptstück der deutschen Seemacht. Wie gezeigt werden soll ist sogar für Deutschland das Machtinstrument, das es in Gestalt seiner Flotte besitzt, im Kriege der einzig verläßliche Teil seiner Seegewalt gewesen, auf die es seine beschränkten Seeherrschaftsansprüche, seine Berechtigung als Schützer neutraler Mächte, als Verteidiger der heimischen Küsten und des ihm verbleibenden Handels im Kampfe mit anderen Seemächten stützen konnte.

In dem Besitz einer kleineren oder größeren Kriegsflotte erschöpft sich aber der Begriff von „Seemacht" allgemein nicht. Eine ganze Reihe von Faktoren bestimmen daneben die Bedeutung, die einer Nation als Seemacht zufällt. Das Thema ist umfangreich und läßt sich im Rahmen einer kurzen Druckschrift nur andeutungsweise behandeln.

Die Möglichkeit und Notwendigkeit „Seemacht" zu besitzen und sie gegebenenfalls gewaltsam auszuüben, besteht naturgemäß nur für solche Völker, die durch ihre geographische Lage freien Zugang zur See besitzen und durch starke Import- und Exportinteressen auf ihn angewiesen sind. Das Fehlen von Bodenschätzen bestimmter Art im Lande (z. B. Kohlen und Eisen) (Italien), der Mangel an Rohstoffen, die nur in gewissen Zonen wachsen (Baumwolle, Jute, Ölfrüchte),

andererseits der industrielle Hochstand eines dichtbevölkerten Landes, der den Export von Fertigfabrikaten und den Austausch von Lebensmitteln und Rohstoffen unabweisbar macht (Deutschland, England), nötigen je nach dem Grade der Abhängigkeit des Landes von der freien See zu einer entsprechenden Seemachtentwicklung.

Ein Land, das in seine sicher beherrschten Grenzen ein nahezu für alle Bedürfnisse ausreichendes Wirtschaftsgebiet in sich schließt (z. B. die zwischen zwei Ozeanen gelegenen, durch zwei klimatische Zonen sich erstreckenden Vereinigten Staaten) und sich so in einer Vorzugslage befindet, bedarf der Seemacht zwingend eigentlich nur zum Schutze seiner Küsten, um sein politisches Prestige zu wahren und um zwecks politischen Druckes militärische Fernwirkung ausüben zu können. Ein Land wie England, dessen Weltreich in einem Zeitraum von 300 Jahren in zahllosen Raub- und Kolonialkriegen mit nahezu allen Kulturvölkern der Erde zusammenerobert wurde, und dessen Teile über die ganze Welt verstreut sind, dessen Mutterland nur etwa vier Wochen im Jahre aus eigenen landwirtschaftlichen Erzeugnissen leben kann, dessen gesamte Industrie auf die Veredelung importierter Rohstoffe angewiesen ist, bedarf zum Weiterbestehen, zur gesicherten Existenz einer starken Seemacht. Seine durch seine Struktur gegebene und bedingte weltwirtschaftliche Überlegenheit wird sonst zum Moment der Schwäche.

Daß auch die kleinen Nationen zur Wahrung ihrer selbständigen neutralen Stellung in einem Weltkriege wie dem jetzigen, und obwohl sie dem Mittelpunkt des Kampfes beängstigend naheliegen, mit Erfolg im gewissen Sinne „Seegewalt“ ausüben können, beweist die Rolle, die Dänemark im Kriege gespielt hat. Gestützt auf seine Küsten und Fahrwasserverhältnisse, die einem Kleinkrieg zur See besonders günstig sind, hat es sich dem unerhörten Drucke Englands bis zu einem gewissen Grade entziehen und seine politische Freiheit wahren können. England hat nicht gewagt, wider den Willen Dänemarks in dessen Territorialgewässer einzudringen. Die im Jahre 1905 ostentativ von der englischen Flotte an der jütischen Küste ausgeführten Landungsmanöver beweisen, daß man mit solchen Möglichkeiten früher gespielt hat. Vor 100 Jahren, als es noch keine deutsche Schlachtflotte gab, die wie heute schützend und drohend nach allen Richtungen hin hinter den schwachen schwimmenden Machtmitteln Dänemarks stand und so Rückgrat stärkend

wirkte, hat sich England bekanntlich nicht gescheut, mitten im Frieden in brutalster Weise zweimal Kopenhagen anzugreifen und die dänische Flotte zu rauben, nur um dem vorzubeugen, daß die kleine dänische Seemacht etwa störend auf die Verwendung der englischen wirken könne.

Die Seegewalt der verschiedenen Völker ist je nach ihren Bedürfnissen und ihrem Machtbereich räumlich begrenzt. Norwegen z. B. übt trotz seiner starken Interessen an Seehandel und Seeschiffahrt und trotz seiner geographisch günstigen Lage nahezu keine Seegewalt aus. Es ist bedingungslos dem rohen Zugriff englischer Seemacht und amerikanischer Vergewaltigung ausgeliefert.

Die kleine dänische Seegewalt ist eng beschränkt auf die Gewässer der dänischen Inseln. Bornholm liegt schon außerhalb derselben. Die österreichische Seemacht beschränkt sich mehr und minder auf die Adria, diejenige Japans heute noch auf den nördlichen stillen Ozean.

Deutschlands im Werden begriffene Seemacht stand bei Beginn des Krieges ihrer Stärke nach noch im Mißverhältnis zu unseren weltweiten überseeischen Interessen und der dadurch bedingten Abhängigkeit von der See und ihren Zufuhrstraßen. Mangel an Stützpunkten im Auslande, an befestigten Basisplätzen für Kriegs- und Handelsschiffe, an Kabeln und in sich widerstandsfähigen Kolonien, sowie der nach Lage der Dinge unvermeidliche Zusammenbruch der deutschen überseeischen Handelsbeziehungen reduzierten schon im Beginn des Krieges sehr bald die deutsche Seegewalt fast ausschließlich auf die heimische Flotte. Das überwältigende Schwergewicht der englischen Seemacht, das die am Kriege beteiligten uns feindlichen Großmächte mit Siegesgewißheit erfüllte, nach und nach eine große Anzahl völlig unbeteiligter neutraler Staaten in den Wirtschaftskrieg mit Deutschland hineinzwang, in der ganzen Welt die Ansicht von der Hoffnungslosigkeit eines Widerstandes der Mittelmächte verbreitete und auch die Vereinigten Staaten erst zu heimlichen, später, verstrickt in die Wirrnisse des Krieges und geldlich an seinem Ausgange interessiert, zur offenen Parteinahme gegen Deutschland veranlaßte, trat in diesem Kriege in ungeahnt großer Form in die Erscheinung. Auch in Deutschland hat man, obwohl man sich über die Bedeutung des Einflusses der Seemacht im Kriege an maßgebender Stelle durch theoretische Studien klar geworden war, die tatsächliche Wirksamkeit der rücksichtlos ausgeübten modernen englischen Seemacht noch unterschätzt.

Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß erst die feste Zusicherung Englands an Frankreich und Rußland, seine ganze Seemacht anzusetzen, die politische Einkreisung Deutschlands vor dem Kriege und den Kriegsausbruch selbst ermöglicht hat, und daß Italien und Rumänien, nur gelockt und fasziniert von der Seemacht Englands und ihrem Drucke nachgebend, in den Krieg eintraten. Auch darüber kann kein Zweifel bestehen, daß die von England ausgeübte Seegewalt im Zusammenhange mit den kapitalistischen Interessen Amerikas zu unserem und zu der ganzen Welt schwerem Schaden mehrfach kriegsverlängernd gewirkt hat, und daß auch sie es gewesen ist, die jetzt gemeinsame Friedensverhandlungen unmöglich gemacht hat. Auch das Moment darf hier nicht vergessen werden, daß die Hinweise auf die unbesiegbare Kraft der englischen Seemacht durch eine Gruppe von Deutschen trotz der unerhörten deutschen Siege zu Lande und dem erfolgreichen Defensivkampf zur See von Anfang des Krieges an, nicht selten in gefährlicher Weise, das Vertrauen auf deutsche Kraft und deutschen Sieg im eigenen Vaterlande ernstlich gefährdet haben.

Das für uns Deutsche und für die Alliierten Englands, ja für die ganze Welt am meisten Überraschende in diesem Kriege aber war, daß die englische Seemacht ihr Schwergewicht nicht in der Weise ansetzte und die Entscheidung nicht in der Art suchte, wie es auf Grund ihrer historischen Überlieferungen und ihrer zahlenmäßigen Überlegenheit wohl allgemein erwartet wurde. Nicht die englischen Machtmittel in Gestalt von Kampfschiffen wurden benutzt, um die Küsten des vorher zur See besiegten Feindes zur Grenze des englischen Machtgebietes zu machen, die überwältigende Überlegenheit der durch die Alliierten noch verstärkten Kampfgeschwader Englands wurden nicht, wie früher so oft prahlerisch angekündigt, verwendet, um die deutsche Flotte aufzusuchen und angesichts ihrer Küste zu vernichten. Alte Lehren der Seekriegsgeschichte, wonach zuerst die Flotte des Gegners zu vernichten sei und dann der Wirtschaftskrieg angesetzt werden müsse, wurden bewußt beiseite geschoben. Der britische Löwe wirkte nicht mit Tatzenschlägen, wie eine Riesenschlange legte sich die englische Seemacht um die Mittelmächte und versuchte pressend und würgend uns Atem und Leben abzuschneiden. Die englische Flotte wurde von Kriegsbeginn an sichtlich geschont, trotz des zeitweise erheblichen Druckes, den die englische öffentliche Meinung im Sinne stärkerer Betätigung der

Flotte ausübte. Den Gründen und Wirkungen dieser neuen Methode soll an anderer Stelle nachgegangen werden.

Für die kampfgewillte deutsche Flotte, für die aktive Seemachtsbetätigung Deutschlands, bedeutete dies zunächst eine große Erschwerung ihrer an sich schweren Aufgabe: Die exzentrisch betätigte englische Seemacht war so nach Lage der Dinge noch schwerer zu fassen. Zu allen übrigen Nachteilen, mit denen die deutsche Flotte dank der Ungunst der geographischen und der oben näher geschilderten Verhältnisse zu rechnen hatte, trat auch der, daß sich die englische Flotte bewußt dem ritterlichen Kampfe mit der schwächeren deutschen entzog. Ob die englische Rechnung aufgegangen wäre, wenn das U-Boot und der U-Boot-Handelskrieg nicht als neues Moment der Seekriegsführung aufgetaucht wären, sei dahin gestellt. Sicher scheint mir, daß im Verlauf des Krieges alle englischen strategischen Kalküle durch den Tauchbootskrieg über den Haufen geworfen sind und daß es letzten Endes doch richtiger und für England vorteilhafter gewesen wäre, wenn England, auf seine Überlegenheit vertrauend, von Anbeginn des Krieges an die Entscheidung im ehrlichen Waffengange mit der deutschen Flotte gesucht hätte.

Hier aber soll zunächst untersucht werden, welche sonstigen Faktoren des weiten Begriffes „Seemacht“ England einsetzte, um zum erstrebten Ziele zu gelangen, ohne die eigene Flotte aufs Spiel zu setzen.

England rechnete so: Auf dem Lande werden die Mittelmächte dem überwältigenden Drucke der Großmächte Rußland und Frankreich unterliegen oder doch ihm auf die Dauer nicht standhalten können. Die von England einzuleitende Absperrung zur See wird sehr bald durch Mangel an Nahrungsmitteln und an kriegswichtigen Rohstoffen aller Art zum Zusammenbruch der deutschen Volkswirtschaft und damit der Widerstandskraft führen. Inzwischen ist es Aufgabe der englischen Seemacht, den sicher vorauszusehenden Sieg im englischen Sinne rechtzeitig zu nützen, das heißt im Auslande allen deutschen Handel mit Stumpf und Stiel auszurotten, englische Kaufleute an Stelle von deutschen zu setzen und so die englische Seemacht noch zu vergrößern. Die Alliierten sollten sich, wie die russischen Veröffentlichungen bewiesen haben, anderweitig an deutschen Provinzen und an Konstantinopel schadlos halten. Ausbreitung englischen Landbesitzes und Raub der

deutschen Kolonien waren in dieses Programm selbstverständlich eingeschlossen. Die diesbezüglichen englischen Ziele sind bekannt. Indien sollte mit Ägypten durch die Landbrücke Arabiens verbunden und so ein geschlossenes englisches Reich um den Indischen Ozean herum geschaffen werden. Mittel zu diesem Zweck waren die leichtbeweglichen englischen Machtmittel zur See, die Stützpunkte im Auslande, die Lügen- und Schauermärchen jeder Art verbreitenden ehrabschneidenden Kabelnachrichten, der militärische und wirtschaftliche Druck auf alle Völker der Welt im englischen Sinne unter Hinweis auf die Aussichtslosigkeit der deutschen Sache und die Zukunftshandelsmöglichkeiten, Bestechung einflußreicher Staatsmänner und der Auslandspresse, Mobilisierung aller Engländer und englisch Gesinnten in der ganzen Welt zur Stimmungsmache gegen Deutschland, Drangsalierung der widerwilligen Neutralen zur See in jeder Form, Knechtung der Schiffahrt der ganzen Welt durch beherrschende Überwachung der Seewege, Belohnung der im englischen Sinne willigen Handelsvölker durch Anteile am Gewinn, Raub deutschen Eigentums und deutscher Schiffe unter jedem erdenklichen Vorwande. Man sieht, das Arsenal, aus dem Seemacht im weiten Sinne ihre Waffe nimmt, ist Riesengroß. Seemacht bedeutet auch Reichtum, sie kann Länder und Handelsvorteile verschenken und versprechen! Diese Waffe ist nicht zu unterschätzen!

Es ist zuzugeben, daß England von diesen Faktoren seiner Seemacht einen durch seine Großzügigkeit und Brutalität bewunderungswürdigen Gebrauch gemacht hat. Keine andere Macht der Welt wäre dazu imstande gewesen. Den englischen diplomatischen Auslandsagenten ist ihr oft wenig reinliches Geschäft durch den Druck der britischen Geschwader erleichtert worden. Deutschland hatte keine Gegenmittel dafür. Jeder Engländer im Auslande, dem „right or wrong, my country" seit Kindesbeinen geläufig ist, war ein williger, verständnisvoller Helfer in diesem Kampfe. Instinkt und Erziehung legten ihm ohne Belehrung nahe, was seines Amtes war. Ohne die Waffen zu tragen, wurde er zum Mitkämpfer für die englische Seemacht, die auch zu erzwingen wußte, daß im neutralen Auslande lebende Engländer ungestraft und ungestört im nackten Egoismus pro englisch sich öffentlich betätigen durften. Die verschiedenen „Überseetrusts", die Beugung unter das Joch der „schwarzen Listen", die Zulassung von Handelsspionen in Zollämtern, Bankkontoren und Handelsfirmen sind hierfür sprechende

Beweise. Die zweifellos schon vor dem Kriege systematisch vorbereitete englische Organisation des Wirtschaftskrieges ist im Kriege selbst bis zur Vollendung ausgebaut worden. Es gelang England mit Hilfe des Druckes seiner Seemacht immer mehr an sich unbeteiligte und Deutschland nicht feindliche Völker in seinen Bannkreis zu zwingen. Jedes Mittel war ihm recht. Alle rechtlichen Grundsätze wurden in seinem Sinne aptiert und geändert. Da, wo nötig, scheute es auch nicht vor offener Vergewaltigung, vor völliger Nichtachtung der Souveränität eines neutralen Staates, vor Dingung bezahlter Mörder (Norwegen), vor Anzettelung von Revolutionen und Aufständen, vor Schiffsraub und sonstigen Maßnahmen eines zu allem Entschlossenen, um Leben und Existenz Ringenden zurück. Seine Diplomatie paßte sich, wie die russischen Verhältnisse beweisen, jeder neuen Lage geschickt an.

Es kann berechtigtem Zweifel unterliegen, ob der Widerstand, den das Deutschtum im Auslande — das amtliche und das nichtamtliche — diesem Druck in neutralen Ländern entgegengesetzt hat, den tatsächlichen Machtverhältnissen, die hinter ihm standen, entsprochen hat. Es ist dies abschließend aus der Heimat schwer zu beurteilen. Der lügenhafte Pressedienst der Entente, das Fehlen von sichtbarer „Seemacht" in Gestalt kampfkräftiger deutscher Geschwader, das Ringen um die eigene, schwer gefährdete private Existenz hat den Deutschen im Auslande, die ja vielfach an und für sich weniger zahlreich als die Engländer waren, ihre Rolle als Träger des deutschen Seemachtgedankens in der Welt ohne Zweifel sehr schwer gemacht. Aber man hätte doch gerne gesehen, daß an den Stellen, wo das Deutschtum massiert vertreten war (Vereinigte Staaten, Brasilien) oder dort, wo die deutschen Erfolge im Kriege zu Lande und zur See klarer und wahrheitsgemäßer in die Erscheinung treten konnten (nordische Länder), das Deutschtum sich widerstandsfähiger und härter erwiesen hätte, als es offenbar der Fall war. Deutsche „Objektivität" und Eigenbrödelei standen überall englischem Starrsinn und britischer Zielbewußtheit unterlegen gegenüber.

Aus alle dem folgt: Die deutsche „Seemacht" in der weiten Welt war der englischen in ihrer Gesamtheit noch viel stärker unterlegen als in dem Verhältnis der beiderseitigen Flottenstärken schon zum Ausdruck kam. Die an und für sich schweren Aufgaben der deutschen Heimatsflotte wuchsen damit ins Ungeheure. Dem Wunsche nach Betätigung

in offener Seeschlacht, nach praktischer Ausübung des in jahrelanger Friedensarbeit mühsam Erlernten, mußte bei der englischen Abneigung zu offenem Kampfe in freier See die kühle Überlegung gegenübergestellt werden, wie der englischen Seemacht nach der nunmehr erkannten Lage der Dinge der meiste Abbruch getan werden könne. Das bedeutete zunächst Entsagung und Verzicht auf Kampf und Sieg, der um so schwerer fiel, als Offiziere und Besatzungen der Flotte dem ungestümen Siegeslaufe der Armee durch Belgien und Nordfrankreich mit dem heißen Wunsche folgten, auch in ihrem Teile mitwirken zu dürfen an den Ruhmestaten des deutschen Volkes in Waffen. Daß die Tätigkeit der bei Kriegsausbruch im Ausland befindlichen Kreuzer nur kurzfristig sein konnte, war für jeden Fachmann ohne weiteres klar. Ihr und aller deutscher Handelsschiffe Verschwinden von der See verstärkte zugleich mit dem Aufhören aller Handelsbeziehungen nach Deutschland überall in der Welt die Überzeugung von der Unbesiegbarkeit der englischen Seemacht. Mit der Fortentwicklung des U-Bootes zur weitreichenden Waffe gegen die militärischen Machtmittel und die Wirtschaft der Gegner und mit der gelegentlich durchgeführten Wiederaufnahme des Kreuzerkrieges durch Blockade brechende Schiffe aus der Heimat erwuchsen der heimischen Seemacht neue, ungeahnt große Aufgaben. Die von England und allen Englandfreunden gewissermaßen schon als erledigt betrachtete oder wenigstens so verkündete deutsche Seegewalt erlebte im Laufe des Krieges überall in der Welt eine Art Auferstehung. Vor Hollands Küste sandte Weddigen an einem Tage drei englische Kreuzer in die Tiefe. Vor Konstantinopel zwang die Versenkung feindlicher Schlachtschiffe zum Abbruch des Ansturms auf die Dardanellen, vor Funchal donnerten plötzlich U-Boot-Kanonen, zahlreiche feindliche Handelsschiffe verschwanden spurlos in der Wasserwüste des atlantischen Ozeans, die Möve vollführte zweimal ihren Siegesflug, vor Kapstadt, Bombay und bei Australien sanken englische Schiffe, in der Südsee erntete der „Seeadler" die Früchte der seemännischen Geschicklichkeit seines Führers. „Skagerrak" und „Oesel" lehrten den aufhorchenden Neutralen, daß die deutsche Seemacht noch ungeschwächt vorhanden war, von Flandern aus trugen leichte deutsche Streitkräfte vielfach erfolgreich ihre Waffenwirkung bis in die englischen Flußmündungen, hoch oben im Norden fielen geleitete Züge von Handelsschiffen dem rücksichtslosen Angriff deutscher Kreuzer und

Zerstörer zum Opfer. In steigendem Maße forderte der U-Boot-Handelskrieg, seit dem 1. Februar 1917 ungehemmt durch früher beobachtete Rücksichten, Tag um Tag seine Riesenopfer von der feindlichen Volkswirtschaft. Die in der deutschen Bucht eingeschlossen gewähnte, zur Defensive verurteilte deutsche Seemacht hatte in neuen Formen die Offensive gegen den seegewaltigen Gegner ergriffen, der sich seinerseits mit Abwehrmaßnahmen behelfen mußte, die ihm die von seinen Alliierten oft und dringlich geforderte Offensive gegen „die Rattenlöcher" unmöglich machten.

Dieser Wandlung der Seemachtsaufgaben der deutschen Flotte und der Art, wie sie ihre Lösung fanden, nachzugehen soll in den folgenden Abschnitten angestrebt werden.

2. Die Aufgaben der deutschen Flotte im Kriege.

Das Verständnis für die Bedeutung der „Seemacht" und für die Aufgaben der Flotte als Hauptträgerin der „Seegewalt" in Krieg und Frieden ist in England naturgemäß größer als in Deutschland. Englands Wohlstand und Englands Prestige ist zu einem erheblichen Teil aufgebaut auf zielbewußte Anwendung maritimer Machtmittel zur rechten Zeit und am rechten Ort. Man weiß das in England und der einzelne Engländer hat oft und gern den greifbaren Nutzen dieser Tatsache empfunden. Das stark entwickelte englische Bewußtsein, ein Herrenvolk, das „auserwählte Volk" zu sein, beruht letzten Endes auf dem Vertrauen und dem Stolz auf die englische Seemacht. Seemacht ist auch der Kitt, der die englischen Dominions und Kolonien, ja das ganze Angelsachsentum, fest mit dem Mutterlande verbindet. Es hat oft im Widerstreit der Völker und beim Aufeinanderplatzen der wechselseitigen Interessen für die englischen Staatslenker genügt, auf dies Machtmittel nur hinzuweisen und so die Arbeit ihrer diplomatischen Agenten zu stützen. Der Druck der Seemacht ist oft ein stummer. Wenn über die deutschen Auslandsvertreter vor dem Kriege mehrfach geklagt ist, so ist ihr Verhalten und ihr gelegentlicher Mißerfolg zum Teil jedenfalls damit zu erklären, daß sie sich nicht, wie England jederzeit auf den Rückhalt durch starke Geschwader stützen und mit ihnen argumentieren

konnten. Das eigentliche Wesen des Begriffes „Seemacht“ war im übrigen einem Teil von ihnen wohl fremd und ungewohnt. Gute historische Kenntnisse sind dafür Voraussetzung. „Seemacht“ hat vor der „Landmacht“, die allen Deutschen geläufig ist, den Vorzug, leichtbeweglich zu sein. Sie kann überall angesetzt werden, wo das Meer die Küsten bespült. Sie übt durch diese Eigenschaft, dadurch, daß ihr Einsatz eben überall möglich ist, eine ständige Fernwirkung aus. Sie endet auch nur in beschränktem Maße an der Küste, weil die völkerrechtliche Regelung den Wirtschaftskrieg in gewissen Formen gestattet und jedes Land heute mehr oder minder vom Güteraustausch über See abhängig ist. Denkende, weitsichtige Männer bei uns haben rechtzeitig vorausgesehen, daß auch Deutschland, die werdende Welthandelsmacht, Seegewalt zum Schutze ihrer nach Milliarden zählenden Seeinteressen benötigte.

Großadmiral v. Tirpitz hat zu diesem Thema im September 1917 in Berlin ausgeführt:

„Als ich vor nunmehr 20 Jahren heimkam aus Asien und Amerika und draußen die Lage Deutschlands von der Perspektive des Auslandes beobachtet hatte, war mir klar, daß das auf friedlichem Wege aufblühende Deutschland schweren Zeiten entgegengehe. Denn ein so rapide aufsteigender europäischer kontinentaler Großstaat widersprach der Weltauffassung Englands, wie sie sich im Laufe der letzten drei Jahrhunderte herausgebildet hatte.

Ich habe mich erst langsam zu dieser Erkenntnis durchgerungen, denn ich bin aufgewachsen in Freundschaft zu England und den Engländern und habe als Seemann die großen Seiten dieser Weltmacht nie verkannt.“ Im Gegensatz zu anderen Nationen und besonders im Gegensatz zu England haben die geschichtliche Entwicklung, seine geographische Lage und die Jugend des neuen Deutschland es schwierig gemacht, eine feste, geschlossene deutsche Form zu schaffen. Das Wort Form in weitester Bedeutung verstanden. Darin liegt ein großer Nachteil für uns, den wir kennen müssen.

Wirtschaftlich besteht kein Zweifel, daß die Grundlage unserer Existenz auf der Landwirtschaft beruhte, und auch jetzt noch beruht. Nur durch die Landwirtschaft haben wir uns nach dem Niederbruch vor 100 Jahren, wenn auch langsam, erholen können. Sobald aber die Bevölkerung Deutschlands über ein gewisses Maß wuchs,

brauchten wir auch Industrie und Handel, Export und Import. Dazu wurden wir auch gezwungen, durch die Entwicklung der modernen Weltwirtschaft überhaupt und durch das infolge der gewaltigen Verkehrsverbesserungen veranlaßte stärkere Zusammenrücken der Völker unserer Erde. Die Erde ist kleiner geworden. Nähere Beweise erübrigen sich. Ich möchte nur darauf hinweisen, daß ohne unsere starke Industrie wir sogar aufhören würden, in rein europäischer kontinentaler Begrenzung ein Großstaat zu sein. Die Erscheinungen dieses Krieges haben uns dies nachdrücklich vor Augen geführt.

Mit der Entwicklung unserer Industrie, unseres Handels und Exports hing zusammen, daß wir den abgerissenen Faden der Hansa wieder aufnahmen und auf die See hinaus gingen. Das hat unser Kaiser mit klarem Blick schon früh erkannt und bleibt sein unvergängliches Verdienst. Wir brauchten die See auch in geistiger Beziehung, denn die den Deutschen innewohnende starke Friedensliebe und Häuslichkeit birgt als Kehrseite in sich die Gefahr des Philistertums. Die See wäscht dies ab. Nur durch starke Berührung mit der See können wir den für uns nötigen weltumspannenden geistigen Horizont gewinnen, ich meine nicht den Himmel und im Abstrakten, sondern den für den Erdenmenschen auch notwendigen hier auf der Erde. Unsere wirtschaftliche Entwicklung ging in den letzten Jahrzehnten, unterstützt von deutschem Fleiß und deutscher Wissenschaft, mit Riesenschritten vorwärts. Darin lag der Stein des Anstoßes für England, und zwar um so stärker, je mehr seine Trustmagnaten die ganze Welt als die Zitrone betrachteten, die auszupressen sie das alleinige Monopol hätten.

Noch ehe wir eine in Betracht kommende Seemacht hätten, noch ehe ein Flottengesetz da war, das ist festzuhalten, tat sich eine politische Gruppe in England zusammen, die auf ihre Fahne schrieb: Germaniam esse delendam. Seit unserer mehr sentimentalen als politisch klugen Teilnahme für das Burenvolk ist dieser Plan in England mit allen Mitteln gewaltiger Agitation verfolgt worden. Die gesamte englische Presse fast ohne Ausnahme ist seit zwei Jahrzehnten von diesem Gedanken erfüllt gewesen."

Führende Männer und der Reichstag haben sich seit zwei Dezennien dieser Erkenntnis nicht mehr verschlossen. Im Laufe der Jahre wurden große Mittel für den Flottenausbau bewilligt. In der Marine

wurde hart gearbeitet, um das Bewilligte zu militärischen Werten zu gestalten. Aber es ist unmöglich, in zwei Jahrzehnten eine Flotte zu schaffen, die in einem Koalitionskriege, wie dem jetzigen, der ersten Seemacht der Welt als völlig ebenbürtige Konkurrentin im Kampfe um die Seeherrschaft gegenübertritt. Das war auch bei dem Flottenausbau nicht beabsichtigt, sondern voll berücksichtigt.

Sein Grundgedanke war das sogenannte Risikoprinzip: Niemand zuleide, ebensowenig wie die deutsche Armee ein Instrument des räuberischen Angriffs auf die Nachbarmächte, sollte die deutsche Flotte nur durch die Tatsache ihres Vorhandenseins in genügender Stärke jeden neidischen Gegner unseres Aufschwunges von einem Eingriff in unsere Rechte abhalten. Wenn aber dennoch ein Angriff des Stärkeren erfolgte, so sollte sie ihn für den Angreifer so gefährlich gestalten, daß auch die Existenz des Angreifers als überlegene Weltseemacht in Frage gestellt würde. Das ist als Hauptaufgabe der deutschen Flotte besonders festzuhalten. Ist sie gelöst, so hat die deutsche Flotte geleistet, was billigerweise von ihr zu erwarten war. Hineingearbeitet in diese Gedankengänge des Risikoprinzips war natürlich auch die für jetzt und alle Zukunft weiter bestehende Absicht, ausschließen zu wollen, daß England, das „auserwählte Volk", Deutschland gegenüber dank seiner maritimen Überlegenheit dauernd in der Lage bleibt, durch ein Stirnrunzeln, durch eine Bankettrede — wie z. B. die des taktvollen Sportmanns Lloyd George gelegentlich der Marokkokrise — durch den einfachen Hinweis auf die brutale Methode seiner Hungerabsperrungen jede Freiheit der politischen Entschließungen eines der Völker Europas beiseite zu schieben. Gerade dieser in dem Risikogedanken eingeschlossene Unabhängigkeitswille des deutschen Volkes, der nichts Aggressives, sondern nur berechtigte Selbstverteidigung bedeutet, ist es wohl gewesen, der den deutschen Flottenausbau in England so besonders unbeliebt gemacht hat. Denn daß die werdende Flotte der englischen die berechtigte Vorherrschaft Englands als „primus inter pares" bestreiten wolle oder könne, hat auch in England kein Staatsmann ernstlich geglaubt. Im Sinne dieses Gedankenganges kämpft aber die deutsche Flotte heute nicht nur für die Interessen des eigenen Vaterlandes, sondern in Wahrheit für die Freiheit der Meere für alle Völker, die großen und die kleinen. Die Kriegsereignisse, die willkürliche Bewegung des Völkerrechts durch England, die Ver-

gewaltigung aller kleinen, seefahrenden Nationen werden, wenn erst einmal dieser Krieg beendet ist, wenn bei den einzelnen Völkern die ruhige Überlegung an die Stelle geldgieriger Augenblickswünsche stark interessierter Machthaber und Schiffsreeder tritt, wenn deutsche Ansichten klarer und besser in der Welt zu Worte kommen können, wie dies heut der Fall ist, überall die Überzeugung schaffen, daß die deutsche Flotte neben der Verteidigung des Vaterlandes der Sache der ganzen Menschheit diente, der wahren Freiheit eine Gasse bereitete. Auch in diesem Sinne haben wir, wie der frühere Reichskanzler einmal sagte, „kein Tribunal zu scheuen".

Dieses 1899 aufgestellte Risikoprinzip war vom rein militärischen Standpunkt aus vielleicht schon damals nur ein Notbehelf, aber ein wenigstens anscheinend zureichender, durch die Finanzlage Deutschlands und seine Friedensliebe gebotener. Seine Voraussetzungen und Grundlagen haben sich später allerdings sehr wesentlich dadurch verschoben, daß England nahezu seine gesamte Seemacht in der Nordsee konzentrierte: Die dem Flottengesetz von 1900 zugrunde liegende, die Stärke der deutschen Flotte begründende Annahme, daß die englischen Interessen immer eine Verteilung der englischen Flotte über die ganze Welt verlangen würden, war hinfällig geworden. Wie notwendig ein Schutz wichtiger Handels- und Schiffahrtsinteressen für jede seefahrende Nation, besonders für ein selbstbewußtes Deutschland mit einem jährlichen Außenhandel von zwanzig Milliarden Mark war und ist, beweist die geradezu traurige Lage der Neutralen in diesem Kriege, die jeder für sich und nicht geeint durch einen starken Bund, wie seinerzeit durch „die bewaffnete Neutralität", hilflos den unerhörten Druck der englischen Faust erdulden und froh sein müssen, daß ihnen durch Einrichtung erzwungener Handelsabkommen wenigstens eine immer dürftiger werdende Existenzmöglichkeit belassen wird, ohne daß sie in den Kriegsstrudel hineingerissen werden. Noch ehe dieser Krieg ganz endet, wird sich bei den heute schon Mangel an Nahrungsmitteln leidenden Alliierten Englands und auch bei den Neutralen die Erkenntnis durchgerungen haben, daß ihre wirtschaftliche Not eine Folge der englischen Brutalität und der englischen Völkerrechtsbrüche ist, daß sie mit Unrecht den Versprechungen und Verheißungen der englischen „Seemacht" vertraut haben.

Dem obigen Prinzip entsprechend war es nie der Zweck oder die Aufgabe der deutschen Flotte, weder im Krieg noch im Frieden,

die Seeherrschaft Englands in allen Teilen der Welt zu beanstanden oder gar zu gewinnen. Dazu fehlte es uns, wie schon oben erwähnt, in der Welt an vielen Dingen, die neben der Kriegsflotte die Elemente der Seemacht bilden. Es fehlten uns die gesicherten Stützpunkte, die Kohlenstationen, die Verfügung über die Kabel der Welt und anderes mehr. Diese Aufgabe konnte sich die deutsche Flotte daher in dem jetzigen Kriege um so weniger vorsetzen und lösen, als den Engländern nicht nur die eigenen seit 1900 erheblich vergrößerten, fast restlos in der Nordsee zusammengehaltenen maritimen Machtmittel, Häfen, Stützpunkte, Kohlenstationen und Kabel, sondern auch die aller Vasallenstaaten, Frankreichs, Portugals, Italiens, Japans usw. zur Verfügung stehen. Hauptaufgabe der deutschen Flotte im Kriege blieb vielmehr das Risikoprinzip in seinen letzten Konsequenzen durchzuführen und den angebotenen Kampf für die englische Seemacht gefährlich zu gestalten. Ihre Lösung mußte nach Lage der Dinge zuerst in der Niederkämpfung oder doch der größtmöglichsten Schädigung des Hauptstückes der englischen Seemacht, der britischen Flotte, gesucht werden. Das ergaben die Verhältnisse und entsprach auch anerkannten kriegswissenschaftlichen Lehren. Dies konnte bei Berücksichtigung der beiderseitigen Stärkeverhältnisse und unter Wertung der geographischen Bedingungen des Nordseekriegsschauplatzes nur geschehen, indem sich die Flotte bereit hielt, den Angriff des Gegners zu parieren, ihn zu schlagen, wenn er in unsere Gewässer kam und ihn mit den Mitteln des Kleinkrieges, Torpedobooten und Minen, zu schädigen, wo immer nur möglich. Die der deutschen Flotte zugewiesene Rolle war also nicht der Kampf „um" die Seeherrschaft in der Nordsee, sondern der Kampf „gegen" sie, d. h. es war Ziel, dem überlegenen Beanspruchter sein Recht auf den angemaßten Besitz zu bestreiten.

Diese offensive Defensive in der Heimat versprach auch, unterstützt von den Mitteln des Küstenkrieges, am besten den Schutz der eigenen Küsten und der Eingänge zu den Handelshäfen. Auf den Schutz der deutschen Handelsschiffe außerhalb der heimischen Gewässer mußte wohl oder übel ganz verzichtet werden. Man nahm dabei nicht an, daß es England im Laufe des Krieges möglich sein würde, durch Rechtsbrüche und Gewaltakte jeder Art auch den neutralen Seehandel, der Nicht-Kriegskonterbande beförderte, gänzlich von unseren Häfen fern-

zuhalten. Die deutsche Seekriegsleitung und mit ihr das ganze deutsche Volk erwarteten, daß die bei Kriegsbeginn „zufällig“ völlig kampfbereite englische Flotte sehr bald in der Nordsee erscheinen würde, um die prahlerischen Versprechungen ihrer Minister wahr zu machen und die Entscheidungsschlacht zu suchen. Zum wenigsten nahm man an, daß die englische Flotte den Versuch machen würde, die deutschen Nordseehäfen auf seerechtlich legale Weise zu blockieren.

Es ist bekanntlich anders gekommen. Die englische Flotte hat die Entscheidungsschlacht nicht gesucht, sie hat auch auf die enge Blockade verzichtet und sich „fern in den nördlichen Nebeln“ gehalten. Auch die mehrfach bis an die englische Küste ausgedehnten Vorstöße der deutschen Flotte haben sie zu einer energischen offensiven Haltung, zum Gegenhieb, zum Angriff auf uns, bisher nicht veranlassen können. So veränderte sich für die deutsche Flotte die Aufgabe zunächst in die, in entsagungsvoller Bereitschaft zu warten, trotz der verminderten Bewegungsfähigkeit ihre Gefechtskraft auf der Höhe zu halten und die neu zur Flotte tretenden Einheiten taktisch zu schulen. Die eigene Offensivtätigkeit durch Vorstöße von Seestreitkräften aller Art in das umstrittene Seemachtsgebiet der Nordsee stockte dabei nie und hielten den Angriffsgeist der Besatzungen hoch. In der Schlacht vor dem Skagerrak erntete die Schlachtflotte die Früchte dieser ihrer bisherigen Tätigkeit. Ihr Ausgang bewog die englische Flottenführung zu noch größerer Vorsicht. Dem deutscher Angriffslust naheliegenden Gedanken zu folgen, die doppelt überlegene englische Flotte an *ihrer* Küste, im Schutze ihrer Minenfelder und Küstenbefestigungen anzugreifen oder dort zu warten, bis sie sich voll ausgerüstet und ausgeruht der wartenden deutschen Flotte zur Schlacht stellte, lag selbstverständlich nicht im Rahmen der Aufgabe der deutschen Seemacht. Zu solch selbstmörderischer Tätigkeit lag keine Veranlassung vor. Heroismus zu betätigen, boten sich bessere Gelegenheiten.

Neben der offensiven Bereitschaft zum Kampfe mit Großbritanniens Seemacht fiel aber den heimischen Seestreitkräften noch die wichtige Aufgabe zu, die russische Flotte von der Ostsee fern und in Schach zu halten. Diese Aufgabe, die zugleich den Schutz der langgestreckten und durch natürliche Hindernisse wenig geschützten deutschen Ostseeküste gegen Landungen und damit gegen Rückenangriffe auf die Armee einschloß, bedeutete eine Teilung, ein Abweichen von dem

militärisch heiligen Gesetz der Konzentration der Kraft und konnte daher nur mit relativ schwachen Kräften durchgeführt werden, da das Hauptaugenmerk auf den Stärksten der Gegner zu See gerichtet bleiben mußte.

Diese Ostseeaufgabe war aber in jedem Sinne wichtig: Die Armee mußte entlastet werden vom Küstenschutz, die großen, offen daliegenden Werte an Werften und Handelsplätzen an der Küste, die im Kriege von immer steigenderer Bedeutung wurden, mußten unbedingt geschützt werden, der Handel mit den nordischen und Nachbarländern durfte keine Störung erleiden. Es sei beispielsweise nur darauf hingewiesen, wie erschwert die Lage geworden wäre, wenn etwa vor Hindenburgs Sieg bei Tannenberg oder vor der Masurenschlacht die Landung erheblicher russischer Armeeteile in der Flanke oder im Rücken der deutschen Armeen möglich gewesen wäre. Ziel war also: Unbedingte Seeherrschaft in der Ostsee, im Westen Bestreitung der englischen Seeherrschaft durch Bereitschaft und gelegentliche Offensiven in der Nordsee, Annahme der Entscheidung durch die Schlacht, wenn sie uns geboten würde, und daran anschließend Ansetzung aller Mittel des Kleinkrieges. Die Lösung dieser militärischen Aufgabe schloß auch eine eminent wichtige politisch-strategische ein: Die deutsche Seeherrschaft in der Ostsee, eine durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal jederzeit dorthin verschiebbare, schlagbereite, siegesgewisse deutsche Schlachtflotte bot den nordischen Mächten an der Ostsee Garantien gegen eine militärische Vergewaltigung durch England und ermöglichte ihnen erst die Aufrechterhaltung einer streng gerechten neutralen Haltung gegen beide Kriegführenden.

Wir wissen aus der Kriegsgeschichte und aus der Geschichte dieses Krieges — das Schicksal Griechenlands spricht Bände — wie leicht England alle moralischen Bedenken beiseite gesetzt hat, wenn es ihm darauf ankam, durch die Vergewaltigung eines friedengewillten Neutralen seine Lage zu verbessern. Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß England die neutralen Gewässer des großen Belts nicht betreten, die mehrfach in der Presse angedrohte, oft erwogene und mühsam vorbereitete Landung in Dänemark nur unterlassen hat, weil hinter der kleinen dänischen Seemacht überschattend die deutsche Flotte stand, die gern die Gelegenheit ergriffen hätte, hier, wo die Enge des Fahrwassers den Ansatz der zahlenmäßigen Überlegenheit des Gegners

nicht voll hätte zum Tragen kommen lassen, den Entscheidungskampf aufzunehmen.

Im Verlauf des Krieges haben sich die Aufgaben der deutschen Flotte noch weiter geändert. Die Schlacht vor dem Skagerrak, für Deutschlands Flotte ein siegreiches aber nicht kriegsentscheidendes Begegnungsgefecht, hat die englische Admiralität nur darin bestärkt, die Schlacht in offener See zu meiden. Der Einsatz erschien ihr zu hoch, die Verluste zu schwer. England beschränkte sich fortab darauf, den Minenkrieg noch weiter auszudehnen und den rechten Winkel, den die deutschen Nordseeküsten bilden, in immer größer werdendem Abstande von dem ängstlich gemiedenen Helgoland mit immer ausgedehnteren Minenfeldern zu füllen. Das vergeblich angestrebte Ziel war dabei, den stärker und stärker den Handelskrieg ausübenden deutschen U-Booten den Weg in ihre Jagdgründe zu verlegen.

So entstand der deutschen Flotte in ihrer Gesamtheit die Aufgabe, neben der ständigen Bereitschaft zu Schlacht und Sieg, den U-Booten die Wege frei zu halten, ihr Ein- und Auslaufen zu sichern und damit zugleich den Schutz der Basisplätze des U-Boot-Krieges auszuüben, ohne den dieser moderne Krieg gegen den Handel der Gegner und insbesondere die Seemacht Englands bald in sich zusammengefallen sein würde. Den deutschen Minensuchern fielen erweiterte Aufgaben in stiller, ständiger, mühevoller und gefährlicher Arbeit zu, die sie aber nicht hätten lösen können, wenn nicht hinter ihnen Torpedoboote, Kreuzer und Schlachtflotte standen, die die Gegenwirkung des Feindes in Schach hielten. Aber noch eine andere Aufgabe löste in ihrer ständigen Bereitschaft die deutsche Schlachtflotte: Ihr Vorhandensein, die Möglichkeit ihres jederzeitigen Eingreifens, deckte die U-Boot-Basis in Flandern vor plötzlichem, überraschendem, überlegenem Angriff von der Seeseite her. Ihre Fernwirkung band ferner den Hauptteil der englischen Seemacht an die heimische Küste und hinderte so während des ganzen Krieges die Detachierung starker Kräfte nach anderen Kriegstheatern z. B. den Dardanellen und der Adria. Sie nahm der englischen Seemacht einen Teil ihrer freien Beweglichkeit, fesselte den Riesen an die unfruchtbare Aufgabe, die ihm die selbstgewählte Positionsstrategie und die Fernblockade auferlegte, zwang ihn zu einer ungeheuren Vermehrung seines Schutzapparates an Kleinkriegsmitteln, entzog ihm und der Gesamtkriegsführung damit personelle und materielle Kräfte

und wirkte so hemmend und störend auf die Entschlüsse der Gesamtheit unserer Gegner. Die Klagen über den fehlenden Seekriegsrat und die mangelnde Einheit der Handlungen bei der Entente sind sprechende Beweise hierfür. Auch diese Aufgabe der deutschen Flotte mußte stumm und ohne Siegesgloria gelöst werden. Welche Aufgabe der von jeder früheren Kriegführung unterschiedliche, als neues Moment im Kampfe um die Seeherrschaft auftretende U-Boot-Krieg stellte, soll unten an der Hand der Resultate besprochen werden. Hier sei nur dies erwähnt: Durch das neue Kampfmittel, das U-Boot wurde die deutsche Flotte in die Lage gesetzt, offensiv gegen nahezu alle Faktoren der englischen Seemacht aufzutreten. Sie konnte den Kampf gegen ihre oben näher bezeichneten Bestandteile nicht nur in heimischen Gewässern, sondern auch draußen im eigentlichen Machtbereich Englands erneut und mit besserer Aussicht auf Erfolg wie bisher aufnehmen. Die englische Seemacht wurde in die Defensive gedrängt, in ihren Grundfesten angegriffen und erschüttert. So wurden die Aufgaben der deutschen Seemacht erheblich geändert und erweitert. Der Risikogedanke wurde bis zum Ende durchgeführt. Auch für die stärkste Seemacht der Welt wurde der Angriff auf Deutschland gefährlich, ja ruinös. Der letzte Ausgang des Krieges gegen England, den Hauptgegner, wurde so in die Hände der deutschen Seemacht gelegt.

Als es dann die Kriegslage im Osten erwünscht erscheinen ließ, die Erfolge der Armee bei Riga zu sichern, der linken Flanke unserer Ostarmee eine dauernde Sicherung zu schaffen, entstand der Schlachtflotte wiederum eine neue und schwierige Sonderaufgabe. In gemeinsamer Operation mit der Armee sollten die Inseln vor dem Rigaischen Meerbusen genommen, der Widerstand der überseeischen und unterseeischen, in dreijähriger Kriegszeit geschaffenen russischen Verteidigungsmittel gebrochen werden und dies im Angesicht der noch intakten russischen Flotte und mit der englischen Seemacht im Rücken.

Daß der deutschen Seemacht auch die Lösung dieser schwierigen, ganz ungewohnten Aufgabe in vorbildlicher Zusammenarbeit mit der Armee nach kurzer Vorbereitung in neuntägiger Operation ohne erhebliche Verluste gelang, ist bekannt und noch in aller Gedächtnis. Dieser Erfolg kombinierter deutscher Land- und Seemacht hat sehr wesentlich dazu beigetragen, die russischen Machthaber von der Aussichtslosigkeit einer Fortsetzung des Krieges zu überzeugen. Die Friedensverhand-

lungen mit Rußland und der Zusammenbruch der russischen Kampfkraft zu Wasser und zu Lande haben die zwei Frontenbereitschaft der Flotte inzwischen eingeschränkt. Ihre Aufgaben liegen jetzt noch stärker im Westen. Mit um so größerer Kraft wird ihre Lösung angestrebt werden. Ob und wieweit die Aufgaben der deutschen Flotte dadurch und durch den Hinzutritt Amerikas zum Kriege nochmals verändert werden, ob die Seemacht Englands nun doch noch die Entscheidung durch die Schlacht suchen wird, steht dahin. Bereitsein ist alles!

Die Aufgaben der Auslandskreuzer waren, bei Beginn des Krieges gegeben, einfach und klar. Daß ihre Laufbahn früher oder später enden mußte, lag auf der Hand. Sie hatten ihr Leben so teuer wie möglich zu verkaufen und dem Gegner und seinem Handel vorher größtmöglichsten Schaden anzutun.

Deutscher Offensivgeist und Wagemut hat sich nicht damit begnügt, allein diese bei Kriegsbeginn schon im Ausland befindlichen Teile deutscher Seemacht im Kreuzerkrieg auf den gegnerischen Handel anzusetzen.

Die Seekriegsleitung hat auch, nachdem die Laufbahn der Auslandskreuzer ehrenvoll beendet war, — nicht wie man in England annahm — auf diese Form der Seekriegführung ganz verzichtet, obwohl entscheidende Erfolge von ihr nicht zu erwarten waren und in historischer Zeit nie durch sie erreicht sind. Sie hat sich neue Aufgaben durch Ansatz von Handelszerstörern aus der Heimat hergestellt. Die damit Beauftragten haben sie ehrenvoll und zum erheblichen Teil mit großartigem Erfolge gelöst.

In vielen Fällen ist ihnen der Bruch der englischen Fernblockade gelungen, auf deren Effektivität Englands Seemacht als einziges und dürftiges Ergebnis ihrer Betätigung so stolz war und auf die so oft prahlerisch hingewiesen ist. Die Tätigkeit dieser Kreuzer schädigte nicht nur den feindlichen Handel und erschütterte den Glauben an die hypothekarische Sicherheit der englischen Seemacht im neutralen Auslande, er band auch erhebliche gegnerische Kräfte und hob das Prestige des deutschen Seemanns allüberall in der Welt. Auch das war wertvoll im Kampfe gegen die Gesamtheit der englischen Seemacht.

An der Hand des Erreichten soll im folgenden Abschnitt kurz geprüft werden, wie die deutsche Seemacht ihre vorstehend skizzierten Aufgaben löste.

3. Die Lösung der Aufgaben.

Es kann nicht Aufgabe dieser kurzen Druckschrift sein, Seekriegsgeschichte zu schreiben und alle Einzeltaten der deutschen Flotte im bisherigen Verlauf des Krieges aufzuzählen. Nur skizzenhaft soll hier, durch summarische Angaben und einzelne Streiflichter ein Bild davon gegeben werden, mit welchem Erfolge sich die deutsche Flotte der Lösung ihrer im vorigen Abschnitt aufgezählten Aufgaben unterzog. Vier Betätigungsgebiete sind dabei zu unterscheiden: Nordsee, Ostsee, die Tätigkeit der Überwasser-Auslandskreuzer und der U-Boot-Krieg, welch letzterer seiner Bedeutung entsprechend im nächsten Kapitel gesondert behandelt werden soll. Ich gebe zunächst eine graphische Darstellung der beiderseitigen Stärkeverhältnisse und eine solche über die militärische Gesamtverluste unserer Feinde an schwimmenden Machtmitteln.

Aus dieser Gegenüberstellung dürfte sich ohne weiteres ergeben, daß die deutsche Flotte trotz der mehrfachen Überlegenheit der Gegner ihre Aufgabe, ein „Risiko" für die englische Seemacht und deren Vasallen zu bilden, erfüllt hat. An feindlichem Kriegsschiffsraum waren bis Ende 1917 ebensoviel vernichtet, wie das Gesamtdeplacement der deutschen Flotte bei Kriegsbeginn betrug. An Hilfskriegsschiffen aller Art ist eine weitere Million Tonnen vernichtet worden. Auch die deutsche Flotte hat naturgemäß Verluste zu verzeichnen. Sie sind aber absolut und relativ sehr viel kleiner als die ihrer vielen Gegner und manche der Feindesverluste werden im übrigen wohl erst nach dem Kriege zu unserer Kenntnis kommen.

Es wird bei uns immer vom „Zweifrontenkriege" gesprochen, den Deutschland zu führen hat. Es müßte richtiger heißen „Dreifrontenkrieg". Die deutsche Flotte hat vom ersten Kriegstage an, an der Seefront in Nordsee und Ostsee treulich die Wacht gehalten. Auch sie hat, wie die siegreiche Armee, ihre Grenzen im Laufe des Krieges weit nach außen vorgeschoben. Auch sie hat mitgeholfen, die Kriegsgreuel der Heimat fern zu halten und zu verhindern, daß Deutschland, wie in früheren Jahrhunderten der Kampfplatz für die Völker Europas wurde. Sie hat zwar keine wirtschaftlich wertvollen feindlichen Provinzen erobert, denn das Meer kennt solche nicht, aber sie hat

Flottenstärke unserer Gegner bei Kriegsbeginn.

	Deplacementstonnen	Personal
England	2 205 040	151 363
Frankreich	731 190	66000
Russland	327 960	60500
Italien	402 140	42130
Japan	558 560	54700
Ver Staaten	909 780	69300
Brasilien	70 260	9460
Summen	5 204 930	453453

Flottenstärke der Mittelmächte bei Kriegsbeginn.

Deutschland	1 019 417	79 386
Österr Ungarn	249 550	20500
Türkei	45 480	12 000
Summen	1314 447	111 886

Verluste unserer Gegner bis Ende 1917.

in Deplacementstonnen

Kriegsschiffe

England 696 350
Frankreich 109 000
Rußland 91 300
Die Übrigen 108 350
Sa: 1 005 000 = 310 Schiffe

Hilfs-Kriegsschiffe.

63 Hilfskreuzer
172 Kleine Hilfskriegsschiffe
Sa: ca 1 100 000 ton.

ihre Seeherrschaft in der Ostsee gegen feindlichen Widerstand aufgerichtet, hat sie den Engländern in der Nordsee dauernd bestritten und deren Kampfgeschwader durch das U-Boot und den Seesieg vor dem Skagerrak nach den schottischen Häfen verdrängt. Sie ist mit dem aus der Heimat angesetzten Überwasserkreuzerkrieg und mit dem U-Boot-Krieg weit und immer weiter in das von der feindlichen Seemacht nach der Vernichtung unserer Auslandsschiffe für kurze Zeit völlig beherrschte Seegebiet außerhalb der heimischen Gewässer angreifend und vernichtend eingedrungen. Kein Schuß eines feindlichen Kriegsschiffes ist auf eine deutsche Küstenstadt oder Befestigung gefallen, keiner der wenigen schwächlichen Fliegerangriffe auf heimische Küsten hat dem Feinde Erfolge gebracht. Nachdem ein für uns überraschender und durch Kreuzerverluste gekennzeichneter, unter dem Schutze nebligen Wetters bis in die deutsche Bucht vorgetragener Offensivvorstoß der englischen Flotte am 28. August 1914 abgewiesen war, hat die englische Seemacht überhaupt nicht wieder gewagt, in unsere Gewässer einzudringen. Im Januar 1915 haben ihre Schlachtkreuzer nach unentschiedenem Gefecht auf Riesenentfernungen noch 70 Seemeilen von Helgoland entfernt den Rückzug angetreten. In der Skagerrakschlacht am 31. Mai 1916, weit draußen in der freien See, erlitt die vollzählig versammelte englische Riesenflotte schwerste Verluste an Material und Menschen trotz doppelter Überlegenheit und wagte es nicht, der siegreich heimfahrenden deutschen Flotte zu folgen, eine zweite Entscheidung herauszufordern und ihr die Erfolge dieses ihres Ehrentages zu bestreiten. Man hat heute in England aufgehört das deutscherseits Erreichte in einen englischen Sieg umzulügen. Am 15. Oktober 1917 schrieb der Admiral Henderson in der „Daily Mail“ in lobenswerter Objektivität und Selbsterkenntnis: „Es war kein Sieg für die eine oder andere Partei, sondern eine unentschiedene Kampfhandlung, bei der aber die taktischen und strategischen Ehren der deutschen Flotte zufielen. Für uns, die wir die Überlegenheit besaßen, war es ein ausgesprochener Mißerfolg, den man zum Gegenstande einer kriegsgerichtlichen Untersuchung hätten machen sollen.“ Die Zeitschrift „Truth“ spricht in einem Rückblick auf den bisherigen Verlauf des Seekrieges am 2. Januar 1918 von der Skagerrakschlacht als „von einem unrühmlichen Fiasko“ für die englische Flotte. Das klingt anders als das frühere Zeitungsgerede

vom „größten englischen Seesieg nach Trafalgar". Vor und nach dieser bisher größten Flottenkampfhandlung in diesem Kriege hat sich die deutsche Flotte geschlossen oder in Teilen zu vielen Malen offensiv gegen die feindliche Küste und gegen englische Streitkräfte betätigt. Alle diese Vorstöße mußten aus der deutschen Bucht heraus, dem einzigen Ausfallstor, also unter strategisch denkbar ungünstigen Bedingungen erfolgen. Auch für den Rückmarsch stand nur ein Weg offen. Die Ostküste Englands mit der Themsemündung ist wiederholt angegriffen worden. Liverpool, Whitby, Scarborough, Yarmouth, Lowestoff, Margate, Dover und Dünkirchen zeigen die Spuren deutscher Granaten. Große und kleine Kriegsschiffe des Feindes wurden in erheblicher Zahl und zum Teil unmittelbar unter der englischen Küste oder in englischen Gewässern versenkt. Öfter noch hat die deutsche Flotte, wachend und immer kampfbereit, die englische Seeherrschaft bestreitend, die Nordsee durchquert, ohne den Gegner zu treffen. Da, wo die Schlachtflotte nicht selbst angesetzt werden konnte, schädigten schneidige Vorstöße von Torpedobootsflottillen den meist völlig überraschten Gegner. In der Zeit vom Oktober 1916 bis April 1917 erfolgten allein neun solcher Angriffe. Hoch oben im Norden und unter der englischen Küste wurden geleitete Handelsschiffe im Sperrgebiet durch schnelle Teile der Schlachtflotte angegriffen und vernichtet. Oft sind unsere leichten Streitkräfte in See gewesen, ohne feindliche Gegenwirkung anzutreffen England hat dem wenig oder nichts entgegenzusetzen. Seine Flotte begnügte sich mit dem oft gepriesenen, allem Seerecht widersprechenden „stummen Drucke", den seine Blockadegeschwader gefahrlos in unerreichbarer Entfernung ausübten und dem zum Trotz dennoch mehrfach deutsche Kreuzer die Absperrungslinien durchbrachen. In älterer Zeit war es die Gewohnheit der englischen Flotte, den Feind aufzusuchen und ihn zu schlagen, wo sie ihn fand. In sorgfältiger Rechnung wurde dann nach jedem Gefecht prüfend festgestellt, ob die englische Flotte oder der Gegner an Schiffen und Geschützen überlegen gewesen war. In diesem Kriege will die englische Seemacht anscheinend nur dann schlagen, wenn riesenhafte Überlegenheit und örtliche Vorteile ihr von vornherein eine solche Überlegenheit geben, daß jedes Risiko ausgeschlossen ist.

Über die militärische Wirksamkeit der U-Boote, die ja nur einen Teil der Hochseestreitkräfte bilden, auf ihre Unterstützung basiert

sind und wiederholt gemeinsam mit ihr operiert haben, wird an anderer Stelle gesprochen werden. Aber das soll hier nicht unerwähnt bleiben, daß die Hochseeflotte das personelle Reservoir war und ist, aus dem der U-Boot-Krieg gespeist wurde und aus dem er nicht nur seine Offiziere und Mannschaften ergänzte, sondern auch intellektuell und moralisch seine Nahrung zog. Wenn die jungen Offiziere, denen der U-Boot-Krieg anvertraut werden mußte, seemännische und militärische Leistungen aufweisen konnten, so geschah dies auf Grund der hohen Schule, die sie im Flottendienst durchgemacht haben. Der Geist des Führers, der vor dem Skagerrak im rechten Augenblick in schwierig gewordener taktischer Lage den Entschluß zum kühnen Offensivstoß auf die Mitte der ihn umfassenden feindlichen Linie fand, der so die taktischen Absichten des zurückweichenden englischen Führers zu Schanden machte, der so die im Einleitungskampf durch seine Schlachtkreuzer erzielten Erfolge zu sichern wußte, und damit den Sieg erfocht: Dieser von Angriffslust und Siegeswillen erfüllte Geist stellte auch den zur Hochseeflotte gehörigen U-Boot-Kommandanten ihre Aufgaben, stärkte sie in ihrem schweren Tun, lebte in den Besatzungen der Boote, half ihnen Entbehrungen ertragen und hat so seinen großen Anteil an den Erfolgen des U-Boot-Krieges, die uns den Endsieg bringen sollen. Die Fernwirkung der jederzeit schlachtbereiten Hochseeflotte, die in ihr ausgedrückte „Seemacht", drückte im übrigen, wie schon an anderer Stelle erwähnt, hindernd und kräftebindend auf die Maßnahmen der britischen Admiralität im Mittelmeer und vor der englischen Küste. Sie wurde im Laufe des Krieges mehr und mehr zum wichtigen strategisch-politischen Faktor der Gesamtkriegführung.

An der Durchführung des Seekrieges in der Ostsee ist das besonders hervorzuheben, daß die Aufgabe, die russische Flotte aus der Ostsee fernzuhalten und in den finnischen Meerbusen einzuschließen, wie schon vorher gesagt, mit nur sehr schwachen Kräften durchgeführt werden mußte. Kleine Kreuzer, Minenleger und einige U-Boote mußten dort vorwiegend verwandt werden, um dem Gegner Seegewalt vorzutäuschen, die eigentlich nur auf schwachen Füßen stand. Nur gelegentlich traten auch hier, wie z. B. zuletzt bei Ösel und schon früher einmal bei dem Angriff auf den Rigaischen Meerbusen im Sommer 1915, dorthin detachierte Teile der Hochseekräfte angriffs-

weise auf. „Augsburg“ und „Magdeburg“ zeigten bei Kriegsbeginn vor Libau, daß auch dort vom ersten Kriegstage an deutscher Offensivgeist wirksam werden sollte. Die Versenkung der „Pallada“ durch U-Boote zwang die Russen gleich nach Kriegsbeginn zur Vorsicht. Minenfelder verlegten ihnen bald die Wege in die freie Ostsee. Nur wenige Male sind russische Schiffe außerhalb der Schären des Finnischen Meerbusens aufgetreten. Nur einen wirklichen Erfolg, die Abdrängung des „Albatros“ in schwedische Gewässer, haben sie für sich als Erfolg zu buchen. Die Entsendung englischer U-Boote in die Ostsee schuf den dortigen deutschen Seestreitkräften dann neue Aufgaben. Diese U-Boote sind zum Teil vernichtet worden, die übrigen konnten, sorgsam bewacht, nur relativ wenig Schaden tun. Scharfe Gegenmaßnahmen wehrten weiteren den Eintritt in die unbestritten von deutschen Seestreitkräften beherrschte Ostsee. Die Organisation eines sorgsam durchgeführten Geleitdienstes sicherten den deutschen Handelsschiffen einträgliche und kriegswirtschaftlich bedeutungsvolle Frachtfahrt nach den nördlichen neutralen Häfen. Tausende von Fahrten solcher Dampfer sind in jedem Kriegsjahr ausgeführt worden, nur ganz wenige erfolgreiche Angriffe englischer oder russischer U-Boote störten diesen Handelsverkehr. An der Eroberung der Inseln vor dem Rigaischen Meerbusen im Oktober 1917, einer bedeutsamen und schwierigen Waffentat der deutschen Seemacht, ausgezeichnet durch vorbildliches Zusammenarbeiten mit der Armee, haben diese Ostseestreitkräfte wesentlichen Anteil. Dieser militärische Erfolg steht in glänzendem Kontrast zu dem Mißerfolge der englisch-französischen vereinigten Land- und Seemacht vor den Dardanellen. Daß die im Osten operierenden deutschen Armeen durch diese Seestreitkräfte mehrfach im Laufe des Krieges Flankenschutz und wirksame Hilfe erfahren haben, sei bei dieser Gelegenheit noch einmal erwähnt. Auch die Versorgung der russischen Armee mit Munition und Lebensmitteln ist durch die deutsche Flotte und durch die Seeherrschaft, die sie in der Ostsee ausübte, erschwert worden. Alle Zufuhr an ausgesprochenem Kriegsmaterial nach Rußland wurde, soweit die englisch-schwedische „Transitogesellschaft“ nicht einen unerlaubten Schmuggelverkehr durch Schweden und Finnland einrichten konnte, auf den weiten Umweg über Archangelsk und Alexandrowsk gedrängt, auf welchem Wege aber wiederum deutsche U-Boote aus

der Nordsee störend und hemmend auftraten. Ganz besonders im rumänischen Feldzuge hat sich der durch die Einwirkung deutscher Seemacht mindestens verstärkte Munitionsmangel auf feindlicher Seite besonders fühlbar gemacht.

Was die deutschen im Auslande wirkenden Kreuzer erreichten, inwieweit sie den Gedanken der Risikoflotte in die Tat umsetzten, sei hier kurz und summarisch zusammen gefaßt: 2 deutsche Panzerkreuzer älterer Art, 6 kleine geschützte Kreuzer, 4 bei Kriegsbeginn im Ausland ausgerüstete Kreuzer und 4 aus der Heimat entsandte Handelszerstörer haben 7 feindliche Kriegsschiffe, darunter 2 Panzerkreuzer, 2 armierte Hilfsschiffe, 124 Handelsschiffe mit in Summa 484 159 Brit. Reg.-Tons mit einem geschätzten Ladungswert von 400 Millionen Mark, auf ihren Kreuzerfahrten versenkt. Die größten Versenkungserfolge erzielte auf seinen Reisen S.M.S. Möwe. Dieser Auslandskreuzerkrieg, auf den sich die deutsche Marine niemals als Hauptmittel im Kriege vorbereitet hatte, konnte die englische Seemacht natürlich nicht in ihren Grundfesten erschüttern. Aber ihre moralischen Erfolge sind nicht ohne Wert für den Ausgang des Krieges und den deutschen Seemachtsgedanken. Dem U-Boot-Handelskrieg haben sie mit Nutzen vorgearbeitet. Wenn die von ihnen versenkte halbe Million Frachtraumtonnen heute noch greifbar vorhanden wäre, so würde die Entente froh sein.

Unvergessen wird bleiben, wie Admiral Graf Spee mit seinem Kreuzergeschwader den ersten Seesieg seit Gründung der deutschen Flotte draußen vor Coronell erfocht. Wie er und seine Schiffsbesatzungen, erdrückt von feindlicher Übermacht, schließlich bei den Falklandsinseln erliegen mußten und wie sie mit wehender Flagge, besiegt, aber reicher an Ehre wie der Sieger, zu sterben verstanden. Die sechs Schiffe des Kreuzergeschwaders mit zusammen 36 500 Deplacements-Ton., durch die Kriegserklärung losgelöst von allen Verbindungen mit der Heimat und von ihrer ostasiatischen Basis wurden durch die Wasserwüste des Stillen Ozeans von 15 englischen Schiffen, 2 französischen, 2 russischen und 4 japanischen mit zusammen 183 000 Deplacements-Tonnen gejagt und stießen dann unerwartet auf weitere aus der Heimat entsandte englische Streitkräfte, die wiederum ihnen in jeder Beziehung an Geschwindigkeit und Armierung weit überlegen waren. Wie man damals in der Welt über die

deutschen Kreuzer und ihre Taten dachte, lehrt am besten ein mit „Spektator“ gezeichneter Artikel in der italienischen Zeitschrift „Il Giorno“. Er sei hier auszugsweise wiedergegeben *): 4 Monate und 2 Wochen sind die Schiffe, die vor wenigen Tagen bei den Falklandsinseln auf den Meeresboden sanken, mit ihren Heldenoffizieren, mit ihren Heldenmatrosen, das Staunen der Welt und die Bestürzung ihrer Feinde gewesen. Sie waren, Offiziere wie Matrosen, dem Tode geweiht, aber sie wußten es und sahen lächelnd dem Tode ins Angesicht. Ihr Schicksal, das Menschenlos und das ihrer Schiffe, war vorgezeichnet. Nichts konnte es ändern, ihre Tage waren gezählt auf dem geheimnisvollen Schicksalsrade — aber diese Tage dauerten 4 Monate 2 Wochen und jeder Tag der langen Zeit war belegt von irgendeiner gelungenen Tat, von einem erfolgreichen seemännischen Handeln und viele waren Siege zu nennen, die wie eine Tollheit wirkten. Vor dieser kleinen deutschen Flotte leerte sich der Ozean, vier oder fünf englische Kriegsschiffe wurden versenkt und an 100 Handelsschiffe der Engländer, Franzosen und Russen. In diesem sehr lange dauernden Augenblicke waren alle Weltmeere leer. Niemand wollte mehr zur See fahren, jedes Schiff blieb im sichern Hafen, und das so kleine Geschwader war die Beherrscherin der Meere für 4 Monate und 2 Wochen. Die Taten dieses Geschwaders, das seinen sicheren Untergang vor Augen hatte, haben England erbleichen gemacht, vor Zorn und Schmerz, und auch der Sieg bei den Falklands kann seinen tiefen Haß und seine heimliche Unruhe nicht beseitigen, denn sein kurzes Kriegsdasein hat das Herz und den Stolz der Beherrscherin der Meere getroffen, die jetzt selbst an ihrer Souveränität zweifelt. Was diese Schiffe in 4 Monaten und 2 Wochen getan haben, ist so blendend an Vaterlandsliebe und an Heldentum, daß man es verzeichnen kann in der Geschichte der herrlichsten und edelsten menschlichen Taten, und jeder der ein Menschenherz in der Brust hat, wird das Gefühl haben, daß auch der Ruhm hier nur den Besiegten gehört. — Vielleicht sogar nur den Besiegten.“

Als im Herbst 1917 ein neues, stolzes, deutsches Schiff vom Stapel lief, war die edle deutsche Frau, die bei den Falklands den Gatten und zwei Söhne dem Vaterlande geopfert hatte, berufen,

*) Entnommen aus: Admiral Dick, das Kreuzergeschwader. E. S. Mittler u. Sohn.

dem Kreuzer den Namen ihres Geschlechtes zu geben, der seit dem Tage von Coronell der Geschichte angehört. Ihr schwarzer Witwenschleier wehte im Septemberwinde, aber freudig-stolz und siegessicher klangen ihre Worte, als sie dem Namen ihres Gatten durch die Taufhandlung zu ewigem Gedächtnis in der Marine verhalf.

Die Tatkraft des Führers der Mittelmeerkreuzer „Goeben" und „Breslau" hat letzten Endes den durch wohlerwogenes türkisches Interesse schon vorher in Frage gezogenen Anschluß des osmanischen Kaiserreiches an die Sache der Verbündeten gezeitigt. Die energische, politisch geschickte Tätigkeit des Admirals Souchon hat ohne Zweifel eine weltgeschichtliche Entscheidung herbeigeführt. Am 22. Januar 1918 schrieb die „Times": „Keine anderen Schiffe der deutschen Flotte haben eine so bedeutende Wirkung auf den Krieg ausgeübt, wie „Goeben" und „Breslau". In der Seekriegsgeschichte werden sie denkwürdig bleiben. Die Geschichte ihres Entkommens aus Messina stellt einen unserer größten Fehler dar. Der vor Messina begangene Irrtum führte zu dem Fehlschlag vor Gallipoli und der Belagerung von Kut el Amara. Selten hat im Kriege ein Irrtum so weitreichende Folgen gehabt." Deutsche Seemacht trat dann im Verein mit der türkischen, dem französisch-englischen Ansturme zu Wasser und zu Lande bei den Dardanellen entgegen, schädigte und hielt in Schach die russische Flotte im Schwarzen Meer und wirkte im Orient überall mit auf Flüssen und Etappenstraßen. Die durch dieses Eingreifen erreichte Schließung des Dardanellentores für die russische Zufuhr und Ausfuhr hat großen Einfluß auf die russische Landkriegführung und die Versorgung der Alliierten gehabt. Am 20. Januar 1918 haben „Goeben" und „Breslau" durch ihren Vorstoß aus den Dardanellen heraus bewiesen, daß die deutsche Seemacht auch im Mittelmeer noch da ist. „Breslau" hat dabei nach erfochtenem Sieg ein ruhmvolles Ende gefunden.

Die neuen Waffen im See- und Landkrieg, Luftschiffe und Flieger der Marine, haben sich im Kriege zu ungeahnter Bedeutung entwickelt. Beide haben Großes in Unterstützung aller Seestreitkräfte durch Aufklärungs- und Nachrichtendienst geleistet. Bei 41 Angriffen haben unsere Luftschiffe Schrecken und Schaden über die in historischer Zeit nie vom Feinde betretenen Grafschaften Englands und seine Hauptstadt ausgestreut. Sie haben den an insulare Sicherheit gewöhnten Engländern gelehrt, daß es möglich ist, auch sie mit den

Schrecknissen des Krieges im eigenen Lande bekannt zu machen. Deutsche Marineflieger haben feindliche U-Boote versenkt, Luftschiffe vernichtet, Handelsfahrzeuge aus Geleitzügen herausgeschossen, Städte und Häfen, Befestigungs-, Industrie- und Bahnhofsanlagen, Flug- und Funkenstationen von Flandern und Kurland, von Konstantinopel und Constanza aus erfolgreich mit Bomben belegt. Sie haben an der belgischen Küste zahlreiche Luftangriffe abwehren helfen und so dem Marinekorps, das in diesem Kriege als eine Verlängerung deutscher Seemacht auf das feste Land aufgefaßt werden muß, bei seiner schweren Wacht an oft berannter Küste die für den U-Boot-Krieg so wichtigen Stützpunkte Zeebrügge und Ostende sichern helfen. Und wenn der Geist der Führung das treibende, Leistungen schaffende Element im Kriege ist, so hat sicherlich alle Marineflandernmannschaften, und mit ihnen die Flieger, der Geist und die Tatkraft des Mannes erfüllt, der, seit dem ersten Tage an der Spitze des Marinekorps stehend, bei der Eroberung Antwerpens, bei dem raschen Vorsturm auf Brügge, Ostende und Lombardzyde immer nur ein Ziel kannte und verfolgte: Mit Hilfe der ihm in seine bewährten Hände gelegten Machtmittel englischem Dünkel und britischer Machtgier das Küstenstück aus den Händen zu reißen und es deutschem Einfluß zu unterstellen, das das Sprungbrett englischer Seemacht auf dem Festlande war und in Zukunft sein würde, und das deshalb nie wieder zu einem unseren Interessen feindlichen Brückenkopfe englischer Seemacht werden darf.

Der Krieg ist noch nicht zu Ende. Deutsche Seemacht und deutsche U-Boote werden ihn, gestützt auf die heimische Flotte und fußend auf den Siegen deutscher Armeen, in einem für uns günstigen Sinne zu Ende bringen. Inwieweit Landmacht und Seemacht in diesem Kriege einander helfend und sich ergänzend zusammen wirkten, wird später ein dankbares und weites Feld kriegswissenschaftlicher Untersuchung sein.

Es läge nahe, die Frage aufzuwerfen, wie auf Grund der Ergebnisse des Krieges die deutsche Seemacht der Zukunft zusammen gesetzt sein wird und sein muß. Der große Anteil, den das U-Boot am Ausgange des Krieges haben wird, und die romantischen, von besonderem Glück begünstigten Fahrten einer „Möwe“ haben schon manchen, der gelegentlich über diese Dinge nachgedacht hat, zu der

Ansicht verleitet, daß die Seemacht der Zukunft sich in U-Booten und Kreuzern darstellen würde. „Seemacht" muß sich aber in der Tat auf „Macht" aufbauen, die jederzeit und nach jedem Ort in der Welt verschiebbar und daher immer ihren vornehmsten Ausdruck in seegehenden, artillerieſtarken Überwasserschiffen finden wird. Die ganz besondere Bedeutung, die der Schlachtflotte auch in politischer Beziehung in diesem Kriege zugefallen ist, wird erst später einmal voll gewürdigt werden können, wenn alle Vorkommnisse rückhaltlos besprochen werden dürfen. Wie die Überwasserschiffe der Zukunft, den Erfahrungen dieses Krieges entsprechend gebaut und konstruiert, aussehen werden, steht dahin. Will Deutschland in Zukunft Seemacht sein, — und Deutschland muß es nach diesem Kriege mehr denn je zuvor sein, — so wird es seine Seemacht nicht zuletzt auf Kampfschiffe und daneben auf strategisch wichtige Basishäfen stützen müssen. Aber auch das Unterseeboot, das sich im Kriege seine Existenzberechtigung und sein eigenes Seerecht schuf, wird fortab in der Rüstung jeder Nation, die auf Seemacht Anspruch erhebt, eine Rolle spielen.

4. Das U-Boot als entscheidender Faktor im Seekriege.

Die Verwendung des Tauchbootes als Waffe gegen die englische Seemacht hat sich im Laufe des Krieges glücklicherweise den, wie im vorigen Abschnitt ausgeführt wurde, wechselnden Aufgaben der deutschen Flotte anpassen können. Das hat, soweit die U-Boote selbst in Frage kommen, folgende Gründe: Die bei Beginn des Krieges fertigen Boote standen zwar technisch erheblich über denjenigen anderer Marinen, dennoch hafteten ihnen noch kleinere Mängel an. Die Motorfrage, eine der wichtigsten für das U-Boot, war gerade erst im Sinne eines erheblichen Fortschrittes gelöst. Die Resultate wurden, als der Krieg begann, noch in die Praxis umgesetzt. Gutding will Weile haben. Die Zahl der fertigen Boote war noch klein, ihr Aktionsradius nicht völlig erprobt. Rücksichten auf das Personal verlangten systematisches Vorgehen. Rückschläge und Verluste, die in andern Marinen so häufig waren, wurden so bei uns vermindert. Unter dem Druck des Krieges

und bei Fortfall der hemmenden geldlichen Beschränkungen des Friedensetats konnte die Technik auf Grund der bisherigen Erfahrungen, und nebenher die Fülle der praktischen Erfahrungen aus dem Kriege wertend, in Kürze rasche Fortschritte erzielen. Unsere rastlosen Friedensanstrengungen haben hier dem Kriege sehr gut vorgearbeitet. Vor dem Kriege ist an die Verwendung des U-Bootes als Handelszerstörer kaum gedacht worden. Das U-Boot war bei uns immer unter dem Gesichtswinkel des Hochseekrieges gegen die feindlichen Machtmittel zur See entwickelt worden. Nach Beginn des Krieges wurden die Eigenschaften, die gerade das deutsche U-Boot zum Handelskrieg sehr geeignet machen, von weitschauenden Führern der Marine zwar sehr bald erkannt, aber politische und seerechtliche Bedenken stemmten sich zuerst ganz, später noch mehrfach, eingeleitete Maßnahmen unterbrechend, der rücksichtslosen Ausnutzung dieser gegebenen Waffe des zur See Schwächeren entgegen.

In der ersten Zeit fand fast ausschließlich eine Anwendung des U-Bootes gegen die maritimen Machtmittel der Gegner statt. Die flagranten englischen Rechtsbrüche wiesen dann von selbst auf Vergeltungsmaßregeln hin, die den englischen Handel, und damit die gesamte Wirtschaft der Gegner und die verschiedenen Faktoren der Seemacht Englands treffen sollten. Hochangesehene deutsche und neutrale Völkerrechtslehrer erklärten im Gegensatz zu englischen, die begreiflicherweise den anderen Standpunkt vertraten, den U-Boots-Krieg als eine völlig legale Maßnahme. Ich zitiere nur zwei solcher Stimmen. Weiteres Material findet sich in meinem Buch „Unser Recht auf den U-Boot-Krieg"*). Der deutsche Völkerrechtslehrer Professor Dr. Niemeyer in Kiel sagt: „Es kann gar keine Frage sein, daß der U-Boots-Krieg erlaubt ist. Er ist ein Kriegsmittel wie jedes andere. Die Schrecklichkeit der Waffen war nie ein Ausscheidungsgrund. Es ist im Kriege alles erlaubt, was nicht verboten ist. Das entspricht auch der Meinung von Hugo Grotius: „Im Krieg ist alles erlaubt, was notwendig ist zur Erreichung des Kriegszwecks." Und der schwedische Völkerrechtslehrer Dr. Gjellsvik schrieb im Mai 1915: „Im Völkerrecht, wie im Recht überhaupt, verlangen neue Lagen neue Regeln . . . Der U-Boots-Krieg hat eine neue Lage geschaffen. Ein einer unterlegenen Seemacht ge-

*) Ullstein & Co. 1917.

höriges U-Boot kann jetzt Vergeltung üben und ein neutrales Schiff, das seine Waren an den überlegenen Gegner abgeliefert hat, versenken." Das U-Boot schuf sich, wie alle neuen Waffen, im Kriege sein eigenes Recht. Dies Recht hat es bisher durchgesetzt und wird es auch nach dem Kriege durchsetzen.

Der Kürze halber gebe ich nachstehend eine Art Zeittafel, die die wichtigsten Daten aus dem U-Boot-Krieg ins Gedächtnis zurückrufen soll. Die Tafel macht auf Vollständigkeit keinen Anspruch. Nur die allerwichtigsten Angaben könnten darin aufgenommen, die Zusammenhänge zwischen dem großen Krieg und dem U-Boot-Krieg nur andeutungsweise gestreift werden. In Verbindung mit der auf Seite 45 gegebenen graphischen Darstellung über die Ergebnisse des U-Boot-Handelskrieges soll sie aber andeuten, wie die politischen Rücksichten in Verbindung mit den auf dem Lande erfochtenen Entscheidungen die Resultate des Krieges gegen einen sehr wichtigen Teil der englischen Seemacht, die englische Handelsflotte, und die Zufuhr nach England und seinen Verbündeten beeinflußt haben. Erörterungen über die Notwendigkeit der politischen Rücksichten in den verschiedenen Phasen gehören hier ebensowenig her, wie Zahlen über die jeweils verwendungsbereiten Boote. Beides entzieht sich noch der öffentlichen Besprechung und Kritik.

Datum	Ereignis	Militärische und politische Wirkungen
August 1914	Deutsche U-Boote als Beobachter an der englischen Küste	Sammlung von Erfahrungen über Seeausdauer von Boot und Mannschaft. Sammlung wichtiger Nachrichten über Schiffsbewegungen. Allmähliche Steigerung der Leistungen, immer weiter ausgedehnte Fahrten.
5. Sept. 1914	„U 21" (Kapitänleutnant Hersing) versenkt vor Firth of Forth den geschützten Kreuzer „Pathfinder".	Erster militärischer Erfolg eines U-Bootes.

Datum	Ereignis	Militärische und politische Wirkungen
22. Sept. 1914	„U 9" (Kapitänleutnant Weddigen) versenkt vor der holländischen Küste die drei englischen Panzerkreuzer „Aboukir", „Hogue" und „Cressy".	Diese erste Großtat eines U-Bootes veranlaßt die englische Admiralität zur völligen Zurückziehung ihrer Überseestreitkräfte in die „nördlichen Nebel". Die englische Seemacht erhält ihren ersten Stoß. Sehr großer Eindruck in der ganzen Welt.
11. Okt. 1914	„U 26" (Kapitänleutnant Freiherr von Berkheim) versenkt vor dem Finnischen Meerbusen den russischen Panzerkreuzer „Pallada".	Dieser Erfolg wirkt hindernd und lähmend auf die russische Seemacht und erleichtert so den schwachen deutschen Kräften in der Ostsee grundsätzlich ihre Tätigkeit beim In-Schach-Halten der russischen Flotte und der Aufrechterhaltung der deutschen Seeherrschaft in der Ostsee.
20. Okt. 1914	Ein deutsches U-Boot hält an und versenkt zum erstenmal ein mit Konterbande beladenes englisches Handelsschiff („Glitra") vor der norwegischen Küste.	Das U-Boot tritt zum erstenmal als Handelszerstörer im Kreuzerkrieg auf. Man erkennt auf deutscher Seite die Eigenschaften, die es für diesen Zweck geeignet machen. Erwägungen über den Ausbau dieser Waffen im Kampf gegen die englische Seeherrschaft beginnen.

Datum	Ereignis	Militärische und politische Wirkungen
3. Nov. 1914	Die englische Admiralität erklärt große Teile der Nordsee als Kriegsgebiet, legt dort ausgedehnte Minenfelder u. gefährdet, um alle neutralen Handelsschiffe auf ihr genehme Wege zu zwingen, die gesamte neutrale Schiffahrt nach Deutschland. Erste Maßnahme Englands zur völligen Absperrung Deutschlands von der Seezufuhr.	Das Verhalten Englands verstößt gegen den völkerrechtlichen Grundsatz von der „Freiheit der Meere". Im besonderen gegen Art. 3 des Haager Abkommens gegen den Seekrieg. Deutschland erhält aus diesem Bruch des Völkerrechts die Berechtigung zu Gegenmaßnahmen. Schwache von England unbeachtet gelassene Proteste der Neutralen. Der neutrale Handel beugt sich aus Profitgier der englischen Seemacht.
Novbr. 1914	Großadmiral v. Tirpitz weist einen amerikanischen Journalisten auf die Möglichkeit eines deutscherseits zu führenden U-Boots-Handelskrieges hin.	
1. Jan. 1915	„U 24" versenkt vor Plymouth das englische Linienschiff „Formidable".	Erster Erfolg eines U-Bootes gegen ein feindliches Linienschiff, und zwar innerhalb englischer Gewässer. Erfolgreicher Nachtangriff auf in Fahrt befindliche Schiffe. Zunehmende Unsicherheit auf englischer Seite.

Datum	Ereignis	Militärische und politische Wirkungen
Anfang Februar 1915	In Erwiderung der englischen Sperrgebiets-Maßnahmen bezeichnet der deutsche Admiralstab ein Gebiet um England und Irland als Kriegsgebiet. Deutsche Warnung an die Neutralen, das Gebiet zu befahren. Androhung rücksichtslosen Vorgehens gegen alle englischen Truppen- und Munitionstransporte.	Proteste der Neutralen, insbesondere der Vereinigten Staaten. Die britische Admiralität befiehlt den englischen Handelsschiffen, neutrale Flaggen und Abzeichen zu Täuschungszwecken zu führen. Sie setzt Belohnungen für Handelsschiffe aus, die deutsche U-Boote durch Rammen zum Sinken bringen. Schwächliche neutrale Proteste gegen den Flaggenmißbrauch durch englische Schiffe.
22. Febr. 1915	Der erste englische Militärtransport (Dampfer 192) wird bei Beachy Head durch ein U-Boot versenkt.	Der englische Nachschub nach Frankreich wird auf nächtliche Transporte und kürzeste Wegestrecken aufgebaut. Auslegen zahlreicher Netze im Kanal.
24. März 1915	Zwei holländische Dampfer mit Kriegskonterbande werden durch ein U-Boot als Prise nach Zeebrügge eingebracht.	Die Tatsache erweist die Fähigkeit des U-Bootes für den Handelskrieg.
11. März 1915	Die englische Regierung erläßt eine Order in Council, wonach jeder Handel mit Deutschland verboten wird.	Schwerer Bruch des Völkerrechts, der Deutschland zu jeder Gegenmaßnahme berechtigt.

Datum	Ereignis	Militärische und politische Wirkungen
7. Mai 1915	Torpedierung der „Lusitania“, mit großer Munitionsladung an Bord, im Sperrgebiet. Menschenverluste, darunter auch Amerikaner. Vor Benutzung des Dampfers war deutscherseits rechtzeitig gewarnt worden.	Wutgeheul in England und Amerika. Proteste der amerikanischen Regierung durch mehrfachen Notenwechsel, der sich bis Juli 1915 hinzieht. Deutschlands Anerbieten, Passagierdampfern sichere Fahrt durch das Sperrgebiet zu gewährleisten, wird abgelehnt. Die Riesenerfolge Deutschlands in Polen und Rußland nach dem Durchbruch von Gorlice scheinen ein Kriegsende möglich zu machen. Die deutsche Regierung schweigt auf die letzte Protestnote der amerikanischen Regierung, die an ihrem Standpunkt „Freie Fahrt überall für alle Amerikaner“ festhält. Stocken des U-Boots-Krieges im Sperrgebiet. (September 1915.)
25. Mai 1915	Kapitänleutnant Hersing trifft nach 30tägiger Fahrt mit seinem U-Boot vor den Dardanellen ein und versenkt dort die Linienschiffe „Triumpf“ und „Majestic“, beschädigt „Agamemnon“.	Damit findet der Ansturm der Seemacht der Entente auf die Dardanelleneinfahrt ihr Ende. Vermehrter Einsatz von Landungstruppen. Im Zusammenhange mit der Öffnung des Landweges nach Konstantinopel nach Niederwerfung Serbiens und der U-Boots-Bedrohung mußte der Angriff auf Konstantinopel später ganz aufgegeben werden. Der Anteil der deutschen Seemacht an diesem großen politisch strategischen Erfolg ist bedeutsam. Das englische Prestige im Orient erlitt eine ungeheure Einbuße.

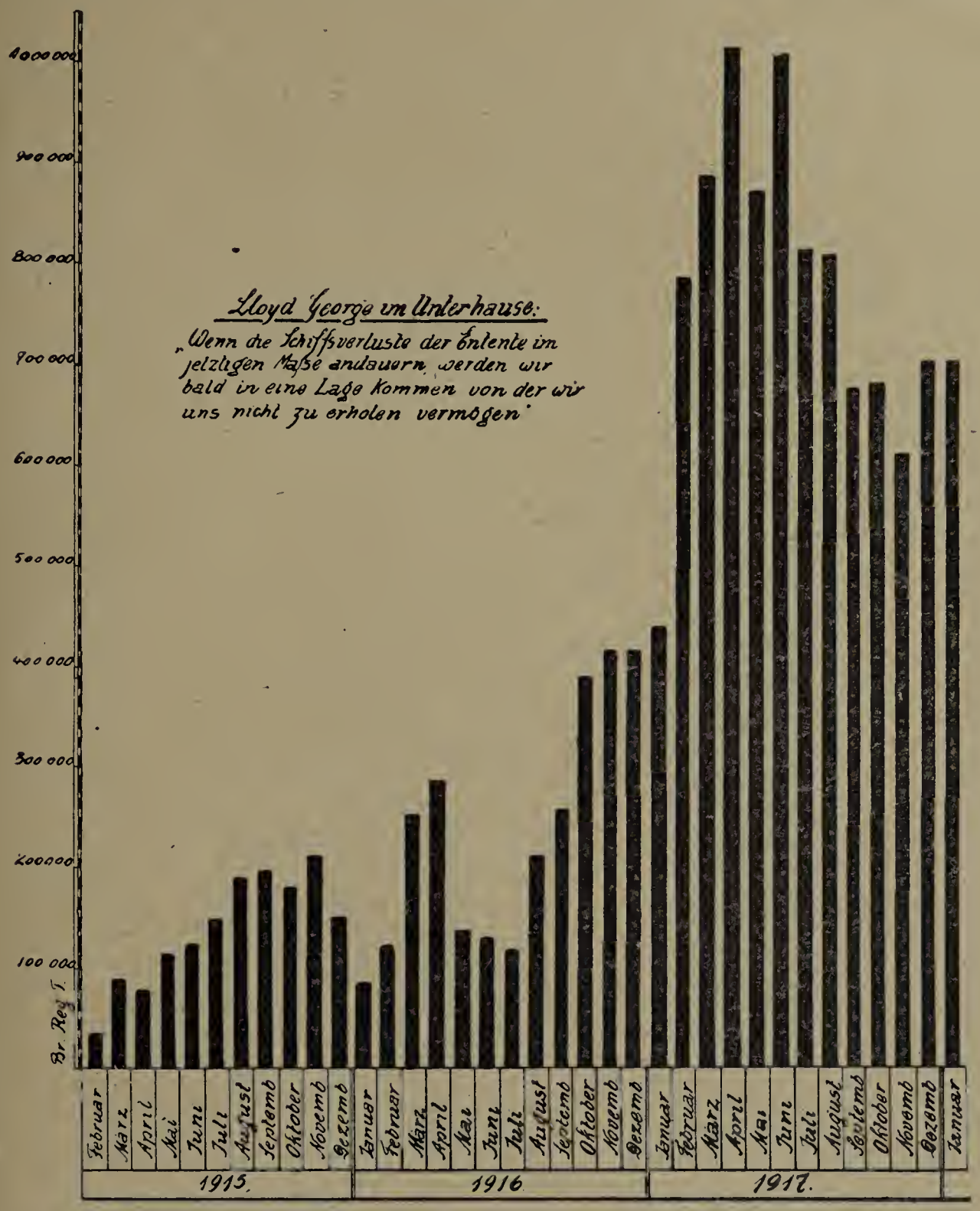
Datum	Ereignis	Militärische und politische Wirkungen
16. Aug. 1915	Ein deutsches U-Boot beschießt zum erstenmal kriegswichtige Industrieanlagen (Benzolfabrik bei Harrington) an der englischen Küste.	Neue Form eines Ansatzes deutscher Seemacht, die jetzt auch von See aus nach Land übergreift.
19. Aug. 1915	Der Kommandant des englischen Hilfskreuzers „Baralong" läßt die wehrlosen Gefangenen des gesunkenen „U 27" wissentlich ermorden.	Großer Eindruck in Deutschland. Den englischen Heuchlern wird die Maske vom Gesicht gerissen. Englische Seeoffiziere lehnen Gemeinschaft mit Baralongmördern ab. Die englische Regierung verweigert die Bestrafung der Mörder.
8. Febr. 1916	Denkschrift der deutschen Regierung über die widerrechtliche Bewaffnung feindlicher Kauffahrteischiffe und deren erwiesene Angriffstätigkeit. Schlußfolgerung: Solche Schiffe werden fortab als kriegführende behandelt und warnungslos versenkt werden. (Wiederaufnahme des U-Boot-Krieges).	Präsident Wilson verweigert Anerkennung des deutschen Standpunktes. Am 14. März 1916 erklärt die deutsche Regierung amtlich: „der angesetzte U-Boots-Krieg ist in vollem Gange".
15. März 1916	Großadmiral von Tirpitz scheidet aus seinem Amt.	

Datum	Ereignis	Militärische und politische Wirkungen
24. März 1916	Ein deutsches U-Boot torpediert im Kanal den Dampfer „Sussex", den es für einen Truppentransportdampfer ansah und auf dem sich Amerikaner befanden.	Neuer Protest der amerikanischen Regierung gegen den U-Boots-Krieg im allgemeinen. Drohung Beziehungen abzubrechen, wenn U-Boot-Krieg fortgesetzt wird. Am 4. Mai 1916 gibt die deutsche Regierung zu, daß ihre U-Boote fortab den U-Boots-Krieg nur nach den Regeln des Kreuzerkrieges führen würden, und fordert, daß die amerikanische Regierung bei der britischen die Beachtung aller völkerrechtlichen Regelungen durchsetzen würde, andernfalls würde die deutsche Regierung einer neuen Sachlage gegenüberstehen. Folge: Keine Einschränkung des U-Boot-Krieges.
31. Mai 1916	Seesieg der deutschen Flotte vor dem Skagerrak.	Die deutsche Seemacht bestreitet mit Erfolg auf hoher See die englische Seeherrschaft in der Nordsee. Großer Mißmut in England. Wachsendes Vertrauen der nordischen Neutralen auf die deutsche Flotte.
10. Juli 1916	Das deutsche Handels-U-Boot „Deutschland" trifft in Baltimore ein.	
8. Okt. 1916	„U 53" trifft in New Port (Amerika) ein. Es versenkt an der amerikanischen Atlantikküste 6 Dampfer. 31. Oktober Rückkehr nach Deutschland	Die deutsche Seemacht grüßt herüber über den Atlantik. Großer Eindruck in Amerika.

Datum	Ereignis	Militärische und politische Wirkungen
Herbst 1916	Niederwerfung Rumäniens. Vorher Wechsel in der Heeresleitung. Friedensschluß scheint auf Grund von Erfolgen des Landkrieges möglich. Neue Maßnahmen hinsichtlich des U-boots-Krieges unterbleiben daher. Am 12. Dezember Friedensangebot der Mittelmächte. Strikte Ablehnung durch die Entente. Notwendigkeit der Fortsetzung des Krieges mit allen Mitteln.	
3. Dez. 1916	„U 38" beschießt Stadt und Festung Funchal auf Madeira. 2 feindliche Kriegsschiffe werden im Hafen vernichtet. 1 Transporter versenkt.	Weitere Ausdehnung der Reichweite deutscher Seemacht in tropische Gebiete.
Januar 1917	Entschluß der Gesamtkriegsleitung, den uneingeschränkten U-Boots-Krieg zu führen als Mittel, um Englands Seemacht zu brechen und es friedenswillig zu machen.	Die Konsequenzen des Beschlusses werden gezogen. Mit der Möglichkeit des Eintritts Amerikas in den Krieg wird gerechnet.
1. Febr. 1917	Deutsche Bekanntmachung über Aufnahme des uneingeschränkten U-Boots-Krieges in einem näher bezeichneten Sperrgebiet.	Später Eintritt Amerikas in den Krieg.

Datum	Ereignis	Militärische und politische Wirkungen
Oktober 1917	Deutsche Land- und Seestreitkräfte nehmen in gemeinsamer 9tägiger Operation die stark durch Landbatterien und Minenfelder gesicherten, von der russischen Flotte verteidigten Inseln vor dem Rigaischen Meerbusen. Eigene U-Boots-Tätigkeit unterstützt die militärischen Maßnahmen.	Die linke Flanke der deutschen Armee wird abschließend gesichert. Die Seeherrschaft der deutschen Flotte in der Ostsee wird befestigt. Bald darauf beginnen Friedensverhandlungen mit Rußland.
22. Nov. 1917	Das Sperrgebiet um England wird erweitert, ein neues Sperrgebiet um die Azoren gelegt. Der freie Weg durch das Mittelmeer nach Griechenland wird gesperrt.	Die Maßnahme zwingt die Feinde zur Vergrößerung ihres Gegenwirkungsapparates.
11. Jan. 1918	Ein neues Sperrgebiet wird um die Kapverdischen Inseln und die afrikanische Küste gelegt.	Zweck: Störung der amerikanischen Transporte.

Graphische Darstellung der Verluste durch U-Boot-Krieg.



Lloyd George im Unterhause:

„Wenn die Schiffsverluste der Entente in jetzigen Maße andauern, werden wir bald in eine Lage kommen von der wir uns nicht zu erholen vermögen"

Im Unterwasserkrieg versenkte Handelstonnage.

Februar 1915 - Januar 1918.

Summe der bis 1 Feb 1918 versenkten Tonnage 14,75 Mill. Br. Reg. T.
„ der vom 1. Feb. 1915 bis 1 Feb. 1918 „ „ 9,76 „ „ „ „.

Was ergibt sich nun aus den vorstehenden Tabellen und ihrem Vergleich miteinander?

Zunächst das Militärische.

In den im vorigen Abschnitt gegebenen Zahlen über die Gesamtkriegsschiffsverluste der Entente entfällt ein ziemlich hoher Prozentsatz auf solche, die durch direkte oder indirekte Einwirkung (U-Boots-Minen) von U-Booten zurückzuführen sind. Die deutschen U-Boote, überall offensiv vorgehend, haben den Angriffsbereich der deutschen Flotte, die England nach der Vernichtung der deutschen Auslandskreuzer zur Ohnmacht verurteilt in die deutschen Häfen eingeschlossen wähnte, weit hinaus in die Ozeane gedehnt. Die wie eine Feder in ihre Hülse zurückgedrückte deutsche Seemacht fand in sich die Spannkraft, um aus sich selbst heraus wieder vorzuschnellen und den Kampf gegen die englische mit neuen Mitteln außerhalb der Nordsee wieder aufzunehmen. Unsere U-Boote haben kriegswichtige Operationen im Ausland (Dardanellen) zum Scheitern bringen helfen, die Überwasserstreitkräfte der Gegner überall zu kostspieligen, Material und Menschen verschlingenden Abwehrmaßnahmen und demgemäß zu erheblichen Beschränkungen ihrer sonstigen Leistungen genötigt. Sie haben die Gegner gezwungen, ihre Handelsschiffe zu bewaffnen und so der sonstigen Kriegführung Waffen und Munition in beträchtlichen Mengen entzogen. Nach einer Mitteilung des Lord Curzon am 29. Oktober 1917 im englischen Oberhause ist die Etatsstärke der englischen Marine im Kriege von 145000 auf 430000 Köpfe gesteigert. Über 3300 Fahrzeuge müssen für die U-Boot- und Minenabwehr in Dienst gehalten werden. Vor dem Kriege betrug die Zahl solcher Fahrzeuge zwölf. In der Daily Mail vom 24. Dezember 1917 wird berechnet, daß die Abwehr der deutschen U-Boote insgesamt 863 000 Mann der englischen, französischen, italienischen und amerikanischen Marinen bindet. Auch die feindlichen Seeflugzeuge sind um Tausende von Flugzeugen vermehrt. Die U-Boote haben dem Landkrieg auf allen Kriegsschauplätzen durch Versenkung zahlreicher Truppen-, Material- und Munitionstransporte große Erleichterung gebracht, die die oberste deutsche Heeresleitung mehrfach, zuletzt Neujahr 1918, in ausdrücklichster Form anerkannt hat. Seit dem 1. Februar 1917 wurden 27 Truppentransportdampfer und ferner 265 mit Kriegsmaterial beladene Schiffe versenkt, darunter 97 Schiffe mit Munition. Das bedeutet die Ausrüstung von 50 Divisionen zu je 15000 Mann bei normaler Kampftätigkeit und von 25 Divisionen bei Großkampftätigkeit. Der den U-Booten zufallende

Anteil an den letzten großen Erfolgen in Italien durch Versenkung von Kohlen- und Munitionstransporten ist auch in der Auslandspresse vielfach betont worden. Sie haben das Gefühl der Unsicherheit allüberall verbreitet und den Glauben an die Unbesiegbarkeit der englischen Seemacht überall erschüttert.

Alles das sind Erfolge, an die vor dem Kriege niemand gedacht hat, die so großartig sind, wie alle Dimensionen dieses gigantischen Völkerringens. Den Krieg beenden, oder ganz wesentlich zu einem für uns glücklichen Ausgang beitragen konnten diese militärischen Erfolge aber allein oder im Zusammenhange mit dem Landkriege nicht. Diese Schläge sind bei der riesenhaften Überlegenheit unserer Gegner an schwimmenden Machtmitteln, die im Laufe des Krieges sich ständig vergrößert hat, und im Vergleich zu der Größe der englischen Seemacht an sich nicht ausreichend, um einen Frieden zu erzwingen. Es sind in der Durchführung heroische Taten, im Effekt aber — wenn man das große Ganze im Auge hat — nur Ereignisse von geringerer Bedeutung, die das Prestige unserer Gegner mindern, deutsche Tapferkeit und seemännische Tüchtigkeit beweisen, uns Achtung erzwingen, aber keine Entscheidungen bringen können, wie dies sehr viel größere Ereignisse des Landkrieges auch nicht vermocht haben. Alle diese Taten sind letzten Endes nur Steine zu dem Bau, aus dem sich der Tempel unseres Endsieges aufbauen soll. Die englische Seemacht, das Rückgrat der Entente, vermochten maritime Erfolge einzelner U-Boote in ihren Grundfesten nicht zu erschüttern. Die weise Zurückhaltung der englischen Flotte vor großen Schlachtentscheidungen finden in diesem Sinne eine wenigstens scheinbare Berechtigung. Das englische Kalkül hätte richtig sein können, wenn sich im Laufe des Krieges nicht der Weg gefunden hätte, den Teil englischer Seemacht, der sich nicht in Schlachtschiffen ausdrückt, durch den U-Bootskrieg an der Wurzel zu fassen und die ganze Frage über den entscheidenden Einfluß der englischen Seegewalt auf die Gesamtleistung der Entente von einem anderen Ende her aufzurollen.

Dieser Weg ward gefunden, indem das U-Boot als Handelszerstörer Verwendung fand.

Seine Eigenschaften: Seeausdauer, Seefähigkeit, großer Aktionsradius, die Möglichkeit, es in großen Zahlen relativ rasch herzustellen, geringe Personalbedürfnisse, Ausstattung mit tödlichen Waffen; die

Fähigkeit, die feindliche Blockade zu brechen und sich den feindlichen Kreuzern rasch zu entziehen, d. h. die Überwasser-Überlegenheit der Gegner zu umgehen; die Gabe des plötzlichen Auftretens und Verschwindens befähigten es für diese Aufgaben. Menschlichkeitserwägungen hinsichtlich derer, die trotz aller Warnungen, gelockt durch rotes Gold, in den Bereich des Sperrgebietes und damit der U-Boote eintraten, mußten beiseite geschoben werden. Der Existenzkampf, in dem wir uns befanden, die Rechtsbrüche unserer Feinde, die Erinnerung an all das Leid, das uns unser Todfeind zugedacht und angetan hat, erleichterte alle Entschlüsse. Auge um Auge, Zahn um Zahn! Die oben gegebene graphische Darstellung der Gesamterfolge des U-Boots-Krieges zeigt auch, daß uns nur der uneingeschränkte, rücksichtslose U-Boot-Krieg das bringen konnte, was der Wirtschaftskrieg gegen die englische Seemacht anstreben mußte. Die Versenkungen im U-Boot-Kreuzerkrieg hätten nicht genügt, um die Wirtschaft unserer Gegner ernsthaft zu erschüttern. Erst nach dem 1. Februar 1917 wurden die Verluste katastrophal, wurde die englische Seemacht in ihren Grundfesten erschüttert: daß wir mit dem rücksichtslosen U-Boots-Krieg auf dem richtigen Wege sind, daß er kommen mußte, wenn wir siegen und weiter existieren wollten, zeigt uns ein bekannter englischer Fachschriftsteller, L. C. Cornford, der im Januarheft der „National Review" das Folgende schreibt:

„England übt nur bedingte Seeherrschaft aus, weil die deutsche Flotte noch kampffähig ist und die Unterseeboote dem Seehandel des Verbandes ebenso Abbruch tun, wie einst die Kaperschiffe und Kreuzer. Deutschland zielt darauf ab, durch Zerstörung der feindlichen Handelsschiffahrt Englands Seeherrschaft zwecklos zu machen. Dieser Plan ist hoffnungslos. Trotzdem ist der Unterseehandelskrieg unverhältnismäßig gefährlicher für den Seehandel, als der alte Raubzug der Kreuzer war, ja er ist die ernsteste Gefahr, die England jemals bedroht hat. Das weiß heute auch die englische Regierung. Siegt England nicht über das Unterseeboot, dann wird England zu Grunde gerichtet. Auf See kämpft England um sein Leben. Zu Lande kämpft England für die Verbandsmächte. Wird letzten Endes England durch die Unterseeboote auf die Knie gezwungen, dann fallen die Verbandsmächte mit ihm. Sollte es mit den vorhandenen Mitteln nicht möglich sein, die Unterseeboote zu besiegen, so wird man neue ausfindig machen. Wie die Dinge jetzt liegen, sind die Unterseeboote nur

durch ihre Zerstörung und durch Wegnahme ihrer Stützpunkte zu besiegen. Was sich auch immer auf dem Lande ereignet, England kann auf See den Krieg nur dadurch beendigen, daß es über die Unterseeboote vollständig Herr wird und die deutsche Seemacht völlig vernichtet. Aber offenbar hat die englische Regierung bisher den Ausgang des Seekrieges als eine verhältnismäßig unwichtige Angelegenheit betrachtet, während es sich hier um das Ausschlaggebende handelt. Lernt die englische Regierung jetzt noch nicht aus den Ereignissen, dann ist England wirklich verloren.

Wird Deutschland auf dem Lande und im wesentlichen auch auf See besiegt, behält aber seine Unterseeboote, dann ist England nicht imstande, für sich und die Verbandsmächte die Versorgung mit Nahrungsmitteln und Rohstoffen unter Deutschlands Ausschluß zu sichern. Nur wenn es die unbedingte Seeherrschaft besitzt, vermag es das. Jetzt wird es klar, warum Deutschland so verzweifelt seine ganzen Anstrengungen auf den Unterseehandelskrieg vereinigt. Das Unterseeboot richtet sich gegen Englands Seeherrschaft in der Hoffnung, diese brechen und so die Gefahr abwenden zu können, von der Nahrungsmittelzufuhr und Rohstoffbeschaffung abgeschnitten zu werden."

Wer in Deutschland bei Beginn des Krieges noch daran gezweifelt hat, was der Sinn und der Zweck des Krieges für England war, als es uns fast die ganze Welt auf den Leib hetzte, der hat es aus den frechen Reden Lloyd Georges und Carsons im Laufe des Krieges begriffen. „Sein" oder „Nichtsein", „Siegen oder Untergehen" ist für uns die Losung. Das zeigt deutlich die Kriegszielerklärung des englischen Premierministers von Anfang Januar 1918.

Die Tatsache, daß der angelsächsische Kapitalismus, vertreten durch den wortgewaltigen Heuchler und Ränkeschmied Wilson, es verstanden hat, auch die Vereinigten Staaten gegen uns in den Krieg zu ziehen, wiegt sicher nicht leicht. Sie mußte aber in den Kauf genommen werden. Es ist nicht anders, und die Erkenntnis, daß wir in der amerikanischen Regierung schon vor dem Eintritt in den Krieg einen mißgünstigen Gegner besaßen, der uns keinesfalls die bescheidensten Früchte eines Sieges gegönnt und belassen haben würde, der an unserem wirtschaftlichen Ruin ein großes Interesse nahm und nur durch eine von uns eingestandene Niederlage zur Rolle eines gegen uns immer noch partei-

ischen Mittlers zu bewegen gewesen wäre, macht uns unsere Situation leichter, läßt uns aufwärts blicken und die aussichtsvolle, siegverheißende Waffe, die wir in dem U-Boots-Krieg glücklicherweise in der Hand haben, um so kräftiger handhaben. Mißmutige Kritiker und Zweifler an der Zweckmäßigkeit des U-Boots-Krieges mögen sich die Frage vorlegen, wie unsere Lage wäre, wenn wir den uneingeschränkten U-Boots-Krieg vor einem Jahre nicht aufgenommen hätten. Die militärischen Mißerfolge hätte die Entente verschmerzt, der Ausfall Rußlands wäre ertragen worden. Die wirtschaftlichen Schwierigkeiten unserer Gegner wären klein geblieben. Mangel bei uns; Überfluß bei ihnen an Nahrungsmitteln, Rohstoffen, Kriegsmaterial! Mit besonderer Freude würden die Amerikaner das ertragreiche Geschäft der Waffenlieferung fortgesetzt haben, ohne genötigt zu sein, ein Millionenheer aufzustellen und Schiffsraum für seinen Transport zu beschaffen.

Der U-Boots-Krieg war also eine unabweisbare Notwendigkeit. Seine Fortsetzung mit allen Mitteln und mit aller Energie ist die Voraussetzung für unseren Sieg, für unsere spätere Existenz für den Fortbestand des Deutschen Reiches. Denn die Lage ist heute so: Der Landkrieg und der bisherige Ansatz der deutschen Seemacht haben trotz ihrer überwältigenden Ergebnisse eine solche Entscheidung noch nicht erbracht, daß die Mehrzahl unserer Gegner zu einem annehmbaren Frieden bereit wäre. Die Entente wünscht trotz wiederholter Friedensangebote der Mittelmächte, die nach Ansicht sehr vieler Deutscher nicht einmal unserer Lage und unseren Bedürfnissen gerecht werden würden, die Fortsetzung des Krieges bis zum bitteren Ende. Der überzeugenden Redekraft ihrer Staatsmänner und einer wohlgeleiteten Presse — kriegswichtiger Faktoren, denen wir wenig entgegenzusetzen haben — ist es auch jetzt wieder gelungen, die feindlichen Völker von der Richtigkeit und den Aussichtsmöglichkeiten dieser Auffassung zu überzeugen. Die treibende Kraft für die Handlungsweise ist der anglo-amerikanische Kapitalismus, vertreten durch Lloyd George und Wilson, sekundiert von dem Fanatismus und dem schlechten Gewissen eines Poincaré und Clemenceau, sowie von dem der Verzweiflung nahen „sacro egoismo" der italienischen Staatslenker.

Die Hoffnungen dieser Kriegsverlängerer richten sich nicht mehr auf militärische Erfolge zu Lande. Das Wort „Endsieg" wird nicht mehr gehört. Auch das in Aussicht gestellte amerikanische Heer ist nicht imstande, die auf dem Lande bereits gefallenen Entscheidungen

umzuwerfen. Ihre Hoffnungen richten sich nur darauf, daß der wirtschaftliche und der durch agitatorische Reden des Herrn Trotzki herbeizuführende innerpolitische Zusammenbruch der Mittelmächte früher eintreten muß als der der Entente, von dessen Herannahen sie im übrigen auch überzeugt sind. Ihr Va-banque-Spiel glaubt als Trumpfkarten die deutsche Uneinigkeit und die anglo-sächsische Seemacht, dies im weitesten Sinne gemeint, noch in der Hand zu haben. Am militärischen Erfolge verzweifelnd, drohen sie uns mit dem Wirtschaftskriege nach dem Kriege. Unser Sieg muß daher so beschaffen sein, daß ein uns ruinierender Wirtschaftskrieg, d. h. die Absperrung von den Rohstoffmärkten der Welt, unmöglich wird.

Unsere Hoffnungen, unser Vertrauen auf den Endsieg, auf die Erntung der bisher erzielten Erfolge beruhen daher auf drei Faktoren: Vertrauen auf uns selbst, Einigkeit im Wollen, Standhaftigkeit im Durchhalten. Auf Hindenburg und Ludendorff als Repräsentanten unserer überall siegreichen Armee, auf der unbeugsamen Zuversicht, auf die Richtigkeit ihrer strategischen und politischen Beschlüsse. Schließlich auf der Wirksamkeit unseres U-Boots-Krieges gegen die feindliche Volkswirtschaft. Die Aussichten dieses letzteren sollen jetzt untersucht werden.

Ich werde mit Zahlen möglichst knapp argumentieren.

Alle Berechnungen sind sehr kompliziert.

Eins soll vorausgeschickt werden.

Bis zum 1. Februar 1918 sind, wie die vorhergegebene graphische Darstellung zeigt, etwa 14,75 Mill. Brit. Registertons an Frachtschiffsraum versenkt worden. Dabei ist der Monat Januar 1918 mit einem Schätzungswert eingesetzt.

Im Laufe des letzten U-Boots-Jahres — seit Beginn des uneingeschränkten U-Boots-Krieges — sind etwa 9,76 Mill. Brit. Registertons versenkt. Roh geschätzt sind damit an Schiffen und Ladungen nach Friedenskurs in einem Jahre 32 Milliarden an Werten der gegnerischen Volkswirtschaft entzogen worden.

9 Millionen Registertons bedeutet ferner — um die U-Boots-Arbeit eines Jahres zu werten — die Hälfte des Bestandes der englischen Handelsflotte bei Kriegsbeginn, das Doppelte der ganzen deutschen Handelsflotte und ein Fünftel des Gesamtweltschiffsraums des Jahres 1914.

Um anschaulich zu machen, welche Gütermengen in dem ersten U-Boots-Jahr der feindlichen Volkswirtschaft entzogen sind — Zahlen von denen der Laie sich kaum eine Vorstellung machen kann —, sei folgendes erwähnt:

9,7 Millionen Brit. Registertons entsprechen etwa 14,4 Mill. Gewichtstonnen Ladung zu je 1000 kg. Zu ihrer Fortbeförderung sind 960 000 Eisenbahnwagen zu 15 t Tragfähigkeit erforderlich. Alles, was Deutschland an Güterwagen 1914 besaß, hätte nicht annähernd hingereicht, um diese Gütermengen zu befördern. Die erforderlichen 960 000 Eisenbahnwagen würden auf der Strecke Hamburg—Memel 9 nebeneinanderstehende Güterzüge bilden.

Ferner: Die englische Gesamtein- und -ausfuhr des letzten Friedensjahres betrug 24,1 Milliarden Mark. Der Wert der von unseren U-Booten in einem Jahr versenkten Schiffe und Ladungen etwa 31,5 Milliarden.

An der Hand dieser Zahlenzusammenstellung kann jeder ermessen, daß die deutsche Seemacht zum furchtbaren Risiko für die englische geworden ist, daß nie zuvor die britische insulare Sicherheit und die englische Seemacht in ähnlicher Weise bedroht wurde und daß der U-Boots-Krieg das gegebene und einzig richtige Mittel war, um unsere Gegner friedenswillig zu machen.

Diese bisherige Gütervernichtung ist wichtig, aber trotzdem nicht das Entscheidende. Sie hat dazu beigetragen, die Vorräte und Reserven in den einzelnen Ländern zu vermindern, die Schwierigkeiten der Lebenshaltung zu vergrößern, aber der springende Punkt für die Zukunft bleibt die bisher schon erfolgte Verminderung des unseren Gegnern zur Verfügung stehenden Frachtraumes für den Güteraustausch und die Heranfuhr von Gütern aus dem Ausland zu den kriegführenden Ländern. In der weiten Welt gibt es noch Vorräte genug an Nahrungsmitteln und Rohstoffen, die, wenn die Möglichkeit der uneingeschränkten Zuführung bestände, der Entente das Durchhalten möglich machen würde. England hat z. B. in Australien die ganze Ernte aufgekauft und gelagert, in Indien lagern Massen von Reis, in Amerika Baumwolle, in den Kühlhäusern Neuseelands Vorräte von gefrorenem Fleisch.

Das „Journal of Commerce", eine der angesehensten Fachzeitungen, stellte daher das Problem am 15. Dezember 1917 richtig so:

1. „Können die Deutschen schneller Handelsschiffe versenken, als wir solche bauen?
2. Können die deutschen Werften schneller U-Boote bauen, als wie sie vernichten?

Wir fürchten — zu spät — wird wieder einmal eine angemessene Grabschrift für unsere Hoffnungen sein."

Und ein englischer Marinefachmann, Archibald Hund, schreibt am 10. Dezember im Daily Telegraph: „Die Admiralität hat die dreifache Pflicht auf sich genommen, unsere Streitmacht zu unterhalten, das Unterseeboot zu beseitigen und die Schiffsverluste infolge der seeräuberischen Politik des Feindes zu ersetzen. Wenn sie in einer einzigen Richtung versagt, so müssen alle unsere anderen Anstrengungen fruchtlos sein." Lloyd George hat am 21. Dezember 1917 erklärt: „Der Kampf ist jetzt überragend eine Frage des Frachtraums geworden. Alles andere, was wir besitzen, wird für uns wertlos sein, wenn wir nicht unsere Frachtraumlage verbessern. Frachtraum bedeutet Kanonen, Flugzeuge, Munition, Tanks, Truppen. Ob sie in Frankreich stehen oder im Osten. Alles ist eine Frage des Frachtraums."

Und die Daily Mail schrieb am 14. Dezember 1917: „Es ist keine Übertreibung, wenn man sagt, daß das Schicksal des ganzen Bündnisses von dem Schiffbauergebnis dieser Inseln in den nächsten zwölf Monaten abhängen mag. Die strengste Einschränkung des Verbrauchs, die meisterhafteste Verwendung des Schiffsraums wird den Mindestbedarf an Schiffsraum nicht auf das Maß des bestenfalls Verfügbaren herunterbringen, wenn nicht der Neubau in einem Umfange und mit einer Eile betrieben wird, wofür selbst das Jahr 1913 keinen Vorgang bildet."

Man sieht, daß sich die Engländer über die Lage und ihren Ernst für sie selbst nicht im unklaren sind. Das ließe sich aus einer beliebig zu vermehrenden Anzahl von Aussprüchen in der englischen Presse noch näher erörtern. Es sei darauf verzichtet. Die Tatsache an sich steht auch ohne das fest. Es sei hier nur noch an einem Beispiel, das sich auf Wahrnehmungen eines deutschen Augenzeugen aufbaut, gezeigt, wie stark die Einwirkungen des U-Boots-Krieges schon heute in England sind, wie sehr wir daher darauf rechnen können, daß die erhofften zukünftigen Wirkungen des U-Boots-Krieges nicht ausbleiben.

Der Kaufmann Carl Huhle, ein Schwarzenberger Kind, der vor dem Kriege 9 Jahre in England als Privatsekretär tätig war, dann interniert wurde, jetzt nach Deutschland zurückgekehrt ist und sich gegenwärtig in Aue aufhält, teilt dem dortigen „Erzgebirgischen Volksfreund" folgendes über die Lebensmittelversorgung in England mit: „Am gestrigen Tage zurückgekehrt aus England, wo ich zwei Jahre

acht Monate als Zivilgefangener schwere, mitunter kaum zu ertragende Zeiten durchmachen mußte, habe ich auf meiner Durchreise durch Deutschland, vor allen Dingen in den größeren Städten, wie Crefeld, Duisburg, Magdeburg, Leipzig, die Wahrnehmung machen müssen, wie ganz anders die wirtschaftlichen und Verkehrsverhältnisse liegen, als es uns im Gefangenenlager zu Knockaloe (Isle of Man) die englischen Zeitungen auftischten.

Auf die Einzelheiten dieser lügenhaften Veröffentlichungen will ich nicht eingehen, sondern nur diejenige Frage, welche die Deutschen wohl am meisten interessieren wird, herausgreifen: Die Ernährungsfrage. Die Not in England ist groß, größer, als es die meisten Deutschen ahnen. Brot, Fett, Mehl, Eier, Tee, Milch, sowie alle Sorten von Fleisch, ja sogar Fisch, das sind die Produkte, nach denen Englands Bevölkerung heute mit lauten, vernehmbaren Worten schreit. Es fehlt an allem. Weiber mit ihren Kindern sitzen an den Straßen und rufen nach Brot, das man ihnen nicht geben kann. Die Verkaufsläden sind von Tausenden umstellt; der größere Teil dieser unglücklichen Menschen muß, nachdem sie halbe Tage lang gewartet, unverrichteter Sache nach Hause gehen. Der andere Teil muß sich mit dem Vorrat begnügen, der dem betreffenden Verkäufer zur Verfügung steht. Der geringe Vorrat wird in möglichst kleine Portionen geteilt, um wenigstens einen Teil der Kunden mit den denkbar geringsten Quantitäten zu befriedigen. Ich kenne Fälle in Manchester, wo 1200 Personen vor dem Margarinegeschäft warteten: 200 von diesen erhielten je 2 Unzen Margarine (ungefähr 50 g nach unserem Gewicht) für die ganze Woche. In London wurden die Fleischerläden buchstäblich die letzten Sonnabende gestürmt und den Fleischern das Fleisch aus den Händen gerissen. Die Fleischvorräte waren bereits in ½-Pfund-Stücke geteilt; kein Käufer konnte auch nur 1 g mehr erhalten, gleichviel, ob die Familie 2 Köpfe oder 8 Köpfe stark war. Der größere Teil der Kunden mußte ohne Fleisch nach Hause gehen. Und diese Szenen sind täglich zu beobachten. Ist in einem Bezirk nichts aufzutreiben, so versuchen die Leute in anderen Bezirken ihr Glück, und so strömen Tausende von Menschen von einem Bezirk nach dem anderen. Früh, in den ersten Morgenstunden beginnen die Völkerwanderungen, und des Nachts kehren die Leute müde und ausgehungert nach Hause zurück, ohne irgendwelche Lebensmittel erlangt zu haben. England wartet heute auf jedes Nahrungsmittel

bringende Schiff wie ein Kind auf den Weihnachtsmann. Das englische Volk steht vor vollständig gelehrten Lagerräumen, es hat absolut nichts mehr zu essen. England ist fertig zum Verhungern. Die englische Regierung tröstet in verbrecherischer Weise ihr Volk mit leeren Versprechungen, um es hinzuhalten, hinzuhalten in der Hoffnung auf einen inneren Zusammenbruch Deutschlands.

Jetzt ist der Zeitpunkt gekommen, dem englischen Volke zu zeigen, welches Volk fester, treuer, standhafter ist. Darum leg ich es jedem, der es treu und ehrlich mit unserem Vaterlande meint, ans Herz: Habt noch kurze Zeit Geduld, zerstört dem verbrecherischen Albion seine Pläne, zeigt, wer der Stärkere ist!"

Daß wir im vergangenen Jahr, in den zwölf Monaten des uneingeschränkten U-Boot-Krieges im Sperrgebiet sehr erheblich mehr an Schiffsraum versenkt haben, als im gleichen Zeitraum gebaut und zugekauft werden konnte, ist eine feststehende, unbestrittene Tatsache. Auch einschließlich der von Amerika mit bekanntem Bombast für 1918 in Aussicht gestellten schiffbaulichen Hilfe und der jetzt kaum noch weiter fortzusetzenden Erpressung neutralen Schiffsraumes durch die Entente, wird das in Zukunft nicht anders werden. Die schon bestehende große Tonnageknappheit muß und wird bei Fortsetzung der Versenkungen durch unsere U-Boote weiter wachsen. Der Zuwachs an U-Booten übersteigt aber erheblich die Verluste.

Ich stütze mich in allen meinen Angaben auf einwandfreies Material und auf amtlichen Quellen entspringende Daten, die ein Angehöriger des Reichsmarineamts, der Kapitän zur See Brüninghaus, kürzlich in Berlin vor einer geladenen Versammlung gemacht hat. Er hat besonders betont, daß zwölf von ganz verschiedenen Gesichtspunkten ausgehende und von verschiedenen Sachverständigen angestellte Tonnageberechnungen im Endresultat fast genau auf das gleiche hinauskommen.

Unter Fortlassung aller Einzelheiten gebe ich hier aus einer amtlichen Quelle entstammenden Berechnung in möglichst allgemein verständlicher Form das Resultat:

Unter Einrechnung aller Neubaumöglichkeiten, auch der amerikanischen, die alle nach bester Prüfung in die Rechnung eingestellt sind, und des von den Neutralen für Ententezwecke erpreßten und noch zu erpressenden Schiffsraumes und unter Abzug aller für militärische Zwecke benötigten Tonnage beträgt der für bürgerliche Zwecke noch

verbleibende Schiffsraum für die Fahrt auf England, Frankreich, Italien, wenn eine monatliche Versenkungsziffer (einschließlich Seeunfälle und Abnutzung) von 650000 t zugrunde gelegt wird:

1. Februar 1917	1. Januar 1918	1. Juli 1918	Ende 1918
15,3	12,7	10,6	8,51

Einfuhrmengen der Westmächte (Englands, Frankreichs und Italiens):

1. Februar 1917	1. Januar 1918	1. Juli 1918	Ende 1918
Mengen: 90,0	70,0	59,0	48,5 Mill. Gewichtstonnen
Prozente des Betrages vom			
1. Februar 1917	77,7	65,5	53,8 %

Bedenkt man die bereits heute in England herrschende Zufuhrknappheit und ihre Folgen, so kann man sich die Wirkung, die die weitere Abnahme in dem vorstehend festgestellten Umfange ausüben wird, leicht vorstellen.

Es ist mit Bestimmtheit zu erwarten, daß die hier gegebenen Zahlen von unseren Feinden angegriffen werden. Man wird dabei die oft geübten Verdrehungskünste, in denen unsere Gegner Meister sind, mit allen Registern spielen lassen. Daß sich vom Ausland lebhaft und mit allen Mitteln als unrichtig bezeichnete Angaben deutscher amtlicher Berichte schließlich auch nach amtlichen englischen Äußerungen als richtig erweisen, dafür sei nur ein Beispiel angeführt: Wie oft und mit welchem Aufwand von Kniffen hat man versucht, die deutschen Versenkungsziffern und zusammenhängend damit die Berechnungen des unseren Feinden zur Verfügung stehenden Tonnenraums als unzutreffend darzustellen. Nach der amerikanischen Zeitung „Public Ledger“ ist aus Angaben des Leiters des englischen Schiffahrtsamtes, Sir Maclay, zu ersehen, „daß seit dem 25. Februar 1917 in siebenmonatiger Unterwassertätigkeit die Deutschen mehr als 5 Millionen Tonnen englischer Handelsschiffe und nahezu 1 Million Tonnen sonstigen feindlichen und neutralen Handelsschiffsraums versenkt haben“. Eine Zusammenrechnung der deutschen amtlichen Versenkungsziffern der sieben Monate März bis September 1917 ergibt 6152000 Tonnen, also genau den Betrag, den Sir Maclay anführt. Es ist unmöglich, alle die Beispiele zu nennen, in denen amtliche Zahlenangaben unserer Gegner, die mit der Schiffsraumfrage zusammenhängen, schließlich von

ihren eigenen Vertretern zu ungunsten unserer Feinde verbessert werden mußten. Es sei hier nur an die Ziffern der englischen und amerikanischen Neubauleistungen 1917 und 1918 erinnert, die von phantastischer Höhe auf Bruchteile herabsanken.

Prüfen wir jetzt noch kurz die Neubaumöglichkeiten, die in das oben gegebene Resultat schon eingeschlossen waren. Vor einer Versammlung von Leitern der größten amerikanischen Schiffsbaugesellschaften, Marinebaumeistern und amerikanischen, englischen und japanischen Seeoffizieren erklärte gelegentlich eines Festessens der amerikanischen Societey of Naval Architects Mitte November der Vizepräsident der Bethlehem Shipbuilding Korporation, Powell, die Bauleistung der Vereinigten Staaten an Kauffahrteischiffen werde im Jahre 1917 etwa 750 000 tons betragen. Man könne wohl hoffen, daß die Leistung im Jahre 1918 etwa 2 Mill. tons betragen werde. Powell wies dann aber auf die Arbeitsschwierigkeit als eine der ernstesten Fragen hin. (New York Times 17. 11.). Eine solche Leistung würde die bisherige amerikanische Schiffsbautätigkeit verneunfachen. 1916 ist ein Drittel davon erreicht worden. England hat im letzten Friedensjahr 1,9 Millionen Tonnen Neubauten geliefert. Lloyd George hat im Juli 1917 behauptet, man wolle jetzt jährlich 2,3 Millionen Tonnen vom Stapel lassen. Es ist möglich, daß die amerikanischen und englischen Absichten zu verwirklichen sind. Geschieht es — der übrige Weltschiffbau kann unberücksichtigt bleiben —, so kämen per Jahr 4,5 Millionen Tonnen hinzu.

Versenkt sind in zwölf Monaten uneingeschränkten U-Boot-Krieges, ungerechnet die natürlichen Verluste, 9,76 Millionen Tonnen, also 5,2 Millionen Tonnen mehr als durch Neubauten ersetzt werden kann. Mit der Tatsache, daß das Angelsachsentum alle erdenkbaren Anstrengungen machen wird, um Tonnage zu schaffen, müssen wir natürlich rechnen. Wie man darüber in England denkt, zeigt ein Artikel im „Observer" vom 20. Januar 1918 unter der Überschrift: „Bestandsaufnahmen".

Der Krieg wird gewonnen oder verloren durch die diesjährige Arbeit auf den englischen und amerikanischen Werften. Der Schlüssel des Sieges wie des Wiederaufbaues sind Schiffe, Schiffe, Schiffe. Es ist ein erniedrigender Gedanke, daß die Deutschen, wenn sie siegen, ihren Erfolg höherer Intelligenz und Fähigkeit auf jedem Gebiete der Kriegführung, vor allem aber auf See, verdanken. Hier haben sie neuartig

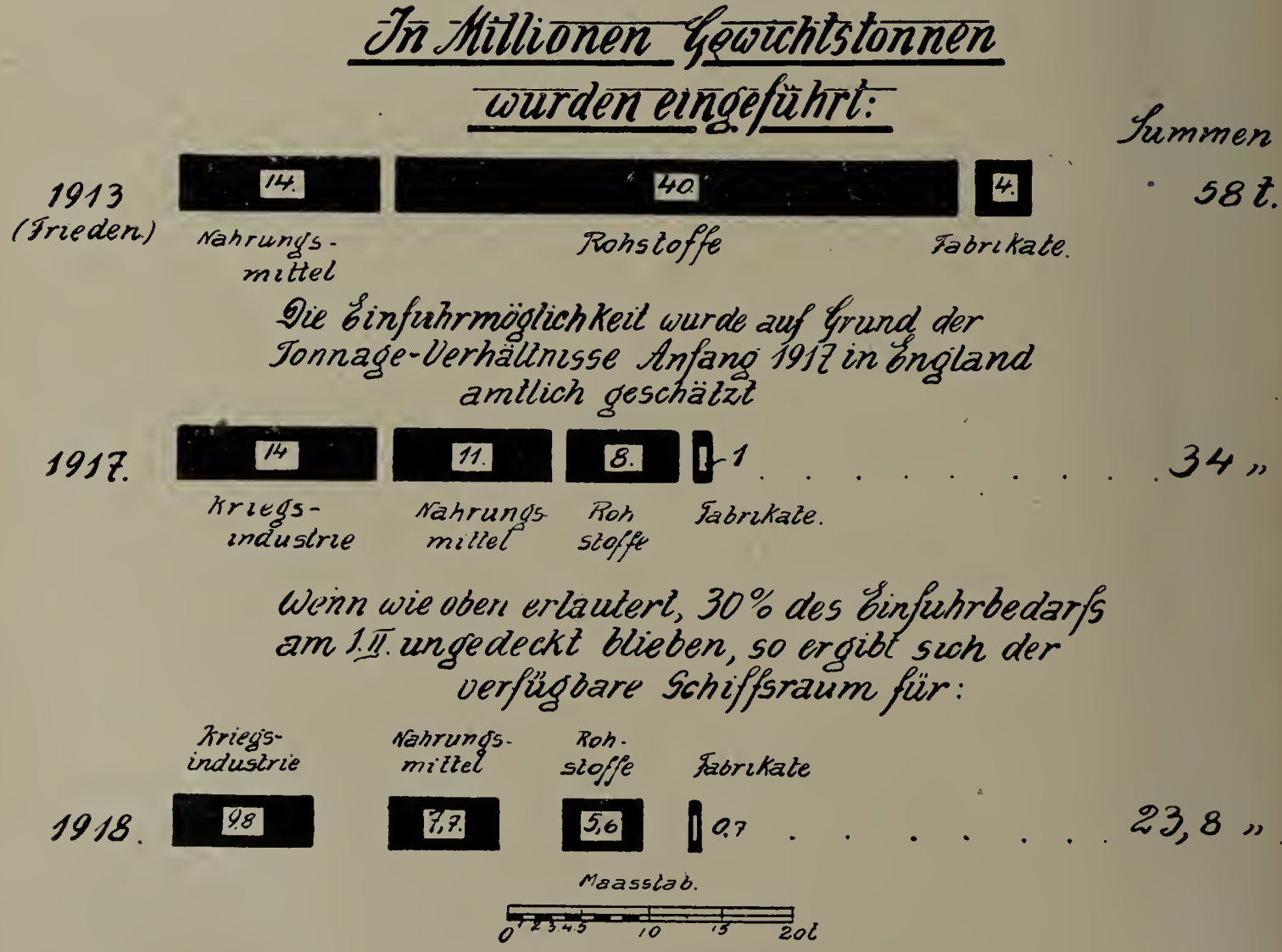
und entscheidend im höchsten Grade gearbeitet. Das feindliche Unterseeboot war das geschickteste und furchtbarste Kampfmittel seiner Art, das je erfunden worden ist. Es bedeutet eins der wirksamsten Dinge im Kriege — einen ständigen, beunruhigenden und vernichtenden Angriff auf die Verbindungen der Verbandsmächte.

Das größte Bedürfnis an Frachtraum hat naturgemäß die auf Import und Export jeder Art angewiesene Seemacht Englands. Es wäre nun möglich, daß England aus Egoismus und da es der Hauptbesitzer von Frachtraum ist, zunächst sich selbst bedächte und seine Wirtschaft sicherstellte.

Das ist aber sehr unwahrscheinlich, weil die Frachtraumfrage und ihre einseitige Lösung schon mehrfach ententesprengend gewirkt haben und Amerika eine Benachteiligung Frankreichs nicht zulassen wird.

Man kann also annehmen, daß sich das Manko an Frachtraum mehr oder minder gleichmäßig auf alle Ententegenossen verteilen wird.

Wie sich dadurch die Verhältnisse bei unserem Hauptgegner, England, gestalten werden, wie die englische Seemacht dadurch beeinflußt werden wird, soll folgende kurze Zusammenstellung zeigen.



Das ergibt also einen Fehlbestand an notwendiger Einfuhr gegen die amtliche englische Schätzung von 1917:

Bei der Kriegsindustrie	4,2	Mill. Tonnen
Nahrungsmitteln	3,3	„ „
Rohstoffen	2,4	„ „
Fabrikaten	0,3	„ „
Summe:	10,2	Mill. Tonnen.

Ferner ergibt sich, daß nunmehr nur noch 55 % des Friedensbedarfes an Nahrungsmitteln und 14 % des Friedens-Rohstoffbedarfes eingeführt werden können. Lloyd George hat es also wahrlich nötig, auf allen Gebieten Sparsamkeit zu predigen! Lord Rhondda, der englische Lebensmitteldirektor, telegraphierte zu Weihnachten 1917 nach Amerika: „Die Speisekammer der Verbandsgenossen ist verzweifelt leer."

In sich sind natürlich Verschiebungen in den obigen Zahlen möglich. Sie sind nur ein Überschlag. Der feste Punkt bleibt die Tonnageknappheit insgesamt, die nicht zu beseitigen ist.

Die zunehmende Reparaturnotwendigkeit der überanstrengten Handelsschiffe und der in letzter Zeit besonders reißende Abgang durch Seeunfälle, Kollisionen usw. — eine Folgeerscheinung der mangelhaften Besatzung der Dampfer — ist überall nur sehr vorsichtig einkalkuliert. Nach englischer Angabe vom November 1917 sind etwa 8000 Mann der Handelsmarine durch den U-Boots-Krieg ausgefallen, 4000 in Gefangenschaft geraten. Der Niedergang der englischen Wirtschaft, die bei früheren Kriegen regelmäßig einen Aufschwung zu verzeichnen hatte, die Einbuße an Kapital und allgemeiner Seegeltung, ist demnach rapide. Es gibt sehr viel englische Pressestimmen, die sich trotz — der Zensur — sehr pessimistisch äußern. Am 11. Januar 1918 schrieb z. B. das Parlamentsmitglied R. P. Houston im „Journal of Commerce": „Was nun die optimistische Behauptung anlangt, daß, obwohl unsere gesamte Tonnage um etwa 20 % verringert ist, unser Einfuhrverlust gegen vergangenes Jahr nur 6 % beträgt, so hat uns der Premierminister nicht verraten, mit welchen Opfern und Kosten für die Nation das erreicht worden ist, angenommen, daß diese Prozentzahl richtig ist. Englische Schiffe sind fast ganz aus der Fahrt zwischen fremden Ländern herausgezogen worden, und das Geschäft ist in die Hände von Verbündeten und Neutralen übergegangen. Die Zahl der Schiffe, die nach

unseren Kolonien und Besitzungen fahren, sei es von diesem Lande aus oder von anderswo, ist drastisch beschnitten worden, und in Wirklichkeit wird Schiffahrt nur dahin erlaubt, von wo wir Lebensmittel und notwendige Dinge für uns und unsere Bundesgenossen beziehen, was wieder unseren Verbündeten und den Neutralen die Tür öffnet, um unseren Handel zu kapern. Die englische Überlegenheit zur See nach dem Kriege ist entschieden gefährdet, wenn nicht tatsächlich verloren durch die Kriegsanforderungen unserer Bundesgenossen und unsere eigenen, durch unsere Verluste und durch die Tätigkeit von Neutralen und Bundesgenossen." Es fehlt schon jetzt in England an allem, an Rohstoffen und Nahrungsmitteln. Dieser Mangel wächst zusehends. Darin stimmen alle Berichte überein. Daß der Fehlbestand an Nahrungsmitteln in einer zu Buche schlagenden Menge durch Anbau im Lande ersetzt werden kann, ist unwahrscheinlich. Die Viehbestände nehmen schnell ab. Um Grubenholz zu schaffen, müssen die Wälder Englands verwüstet werden. 40 % der Textilindustrie stand schon Ende 1917 still. Überall wird nach Nahrungsmitteln Kette gestanden. Die Rationierung ist eingeführt. Dazu kommt, daß England zähneknirschend mit ansehen muß, wie ein Hauptstück seiner Seemacht, sein Stolz und sein Mittel zum Zweck, die englische Handelsflotte, nach und nach für Jahre hinaus zerschlagen und zerbrochen wird, während es gleichzeitig dulden, ja wünschen muß, daß sich die bisher mühsam vom Leibe gehaltenen Konkurrenten Amerika und Japan mit seiner Hilfe und Bewilligung eine Riesenhandelsflotte bauen, deren Wirksamkeit später nie wieder zu beseitigen ist. Hierin liegt eine Art Tragik.

In einem im Monat November 1917 in Kiel gehaltenen Vortrag, hat der dortige sehr vorsichtig wägende und rechnende Professor der Volkswirtschaft Dr. Harms folgendes ausgeführt:

„Es gibt keinen Engländer, der diesen Dingen nicht mit schweren Sorgen entgegensieht — wie es ebenso selbstverständlich ist, daß es keinen gibt, der dem Auslande gegenüber nicht unverwüstliche Zuversicht zur Schau trägt. Wir wollen uns durch letzteren Umstand nicht täuschen lassen, sondern aus den Tatsachen erkennen, daß die Probe auf das Exempel des U-Boot-Krieges im nächsten Frühjahr und Sommer gemacht wird — wenn die Engländer bis dahin es nicht vorgezogen

haben, sich der Statuierung des Exempels zu entziehen. Die Frucht reift langsam, aber sicher!

Ich darf diesen Gedankengang nicht beendigen, ohne darauf aufmerksam gemacht zu haben, daß, wenn der Krieg wirklich noch bis zum Frühjahr und Sommer nächsten Jahres dauert, die überragende Bedeutung des U-Boot-Krieges alle diejenigen, welche berufen sind, am Bau von U-Booten mitzuwirken, vor die verantwortungsvollsten Pflichten stellt, die im Angesicht des Krieges überhaupt denkbar sind. Möge jeder einzelne unter ihnen sich immer vor Augen halten, daß von seiner Tätigkeit das Schicksal des deutschen Volkes abhängig ist."

Aus den oben geschilderten Frachtraumverhältnissen ergibt sich auch, daß die amerikanische Hilfe im Landkrieg relativ engbegrenzt ist. Die Vereinigten Staaten können — im größeren Maßstabe — nur Menschen und Munition oder Nahrungsmittel schicken. Beides zusammen ist unmöglich. Aber auch bei diesen Transporten werden unsere U-Boote nicht untätig bleiben. Zu dieser schicksalsschweren Frage hat sich der vorerwähnte Professor Dr. Harms so geäußert:

„Nach englischen Quellen sei die folgende Rechnung aufgestellt: 1000 Mann Kampftruppen — alle Waffengattungen im Durchschnitt genommen — benötigen zum Transport 5000 Brutto-Tonnen. Die ganze Reise einschließlich Ein- und Ausbooten wird mindestens vier Wochen dauern. Nimmt man an, daß eine gewisse Schiffsmenge vier Monate lang ohne Unterbrechung hierfür verwendet wird und jedes Schiff, was unwahrscheinlich ist, drei Reisen macht, so würden nun für den Transport von einer halben Million Mann mehr als 800000 Tonnen benötigt, gewiß ein sehr optimistisches Rechenexempel. Die Lösung der Aufgabe, 500000 Mann Kampftruppen mit ihren Erfordernissen an Nahrungsmitteln, Kleidung, Geschützen, Geschossen, Flugzeugen und den zahlreichen andern für die moderne Kriegführung unerläßlichen Hilfsmitteln zu versorgen, bedingt nach der gleichen Quelle ständig weitere 1700000 Tonnen. Sollte nun gar die Überführung einer Armee von einer Million amerikanischer Soldaten verwirklicht werden, so verdoppelten sich diese Zahlen! Woher soll diese Tonnage im nächsten Frühjahr kommen, wenn gleichzeitig jene gewaltigen anderen Transporte bewältigt werden müssen, von denen ich schon gesprochen habe?! Sie sehen auch hier im Hintergrunde den U-Boot-Krieg, der dafür sorgt, daß selbst die amerikanischen Bäume nicht in den

Himmel wachsen. Der Gedanke aber, daß der Krieg etwa bis zum Herbst 1918 oder noch länger fortgeführt würde und dann trotz amerikanischer Hilfe mit einem Verhandlungsfrieden im Sinne Deutschlands endigte, ist den Amerikanern unerträglich. Kein Wunder, wenn sie sich an die Hoffnung klammern, daß Deutschlands vorheriger innerer Zusammenbruch die Amerikaner aller Sorgen enthebt. In dem Augenblick jedoch, da sie erkennen, daß diese Hoffnungen trügerisch sind, werden sie den Friedenswillen unbeschränkt bekunden, der ihnen heute nur bedingt zu eigen ist." Soweit Herr Wilson in Betracht kommt, ist heute allerdings davon noch nichts zu bemerken.

Der norwegische Militärschriftsteller V. W. Nörregaard hält es in einer Betrachtung über die weiteren Kriegsaussichten und die amerikanische Hilfe in „Morgenbladet", 4. Januar, für möglich, daß die Vereinigten Staaten mit den verfügbaren Schiffen im Jahre 1918 in Frankreich bestenfalls 1 Million Soldaten zu stellen vermögen.

„Sollte den Deutschen vor ihrem Eintreffen ein Durchbruch im Westen glücken, so würden auch noch so große spätere Verstärkungen aus Amerika den Gang der Kämpfe nicht aufhalten können. Für den endlichen Sieg der Verbandsmächte sei selbst bei Fortsetzung des Krieges um zwei oder drei oder vier Jahre wenig Aussicht." „Erhalten die Unterseeboote für ihre die Grundmauern des Verbandes untergrabende Tätigkeit Jahre statt Monate, so ist zu fürchten, daß das ganze Bauwerk eines schönen Tages zusammenstürzt." Daß man selbst in England die militärische Hilfe Amerikas auf Grund der Tonnageverhältnisse nur sehr skeptisch bewertet, lehrt der folgende Auszug aus einem im Januar 1918 erschienenen Artikel im „New Statesman":

„Der Faktor, der mehr als irgendein anderer Datum und Gewicht der amerikanischen Militär-Intervention beeinflußt, ist die Tonnage. Unglücklicherweise scheint die amerikanische Fertigstellung von Schiffen im Jahre 1917 weniger als halb soviel betragen zu haben, wie im letzten Frühjahr gehofft wurde. Und gut unterrichtete Kritiker befürchten, daß im Jahre 1918 auch die Hälfte des Erhofften nicht überstiegen wird. Die Beziehungen zwischen Tonnage und dem möglichen Umfang der amerikanischen Expeditionskräfte sind so unmittelbar und dringlich, daß, wenn der Mangel der amerikanischen Schiffserzeugung fortdauert, der Verband auf eine militärische Niederlage rechnen darf, die kaum weniger ernsthaft zu nehmen ist, als die plötzliche Einstellung der Feindseligkeiten seitens Rußlands."

Solche englischen Pressestimmen sind bezeichnend für den Erfolg des deutschen U-Boots-Krieges und für die Richtigkeit der Berechnungen des deutschen Admiralstabes der Marine und der Obersten Heeresleitung.

Daß unsere Heimatskrieger in rastloser Arbeit daran mitwirken, die tätige Zahl unserer U-Boot-Handelszerstörer trotz unvermeidlicher Verluste nicht sinken zu lassen, wurde schon erwähnt. Alle Abwehrmaßnahmen der Entente sind, trotz gelegentlicher Erfolge, nicht im stande gewesen, dem U-Boot seine Rolle als schärfste Waffe gegen die englische Seemacht zu bestreiten. Unsere U-Boot-Kommandanten haben durch Kriegserfahrung gelernt. Sie kennen die Abwehrmaßnahmen der Gegner. Schon erheben sich in England zweifelnde Stimmen, ob die wichtigste derselben, die militärische Bewachung im Geleitzuge, am Erfolge gemessen, noch ein brauchbares Abwehrmittel ist. Jedenfalls bringt seine Anwendung starke Verzögerungen und damit geringere Ausnutzung des Frachtraums mit sich. Die Schätzungen schwanken zwischen 20 und 60 %.

Wir können zusammenfassen. Ich tue es mit den Worten, mit denen der oben erwähnte Vertreter des Reichsmarineamtes neulich die Bilanz seiner Erfahrungen zog:

„Das Ziel des U-Boot-Krieges war, England zum Frieden bereit zu machen. Nun gibt es immer zwei Grenzen für das Bereitwerden eines Kriegführenden zum Frieden. Die eine ist der Zeitpunkt, wo weiterer Widerstand unnütz ist, weil er die fortschreitende Wirkung des gegnerischen Angriffs nicht mehr aufhalten kann. Die andere der Zeitpunkt, wo kein Widerstand mehr möglich. Die englische Regierung hat meines Erachtens den ersten Zeitpunkt verpaßt. Daß sie selbst und ihre Verbündeten kaum Zeit mehr zu verlieren haben, bewies ihr wütendes Anrennen gegen unsere Westfront und die Anzeichen fassungsloser Enttäuschung über ihre gescheiterten Hoffnungen dort und auf die 12. Isonzo-Offensive, wie sie in der Pariser Rede Lloyd Georges unverkennbar zum Ausdruck gekommen ist. Die Wirkung der Blockade gegen uns kann nicht mehr wesentlich gesteigert werden. Von der Aushungerung Deutschlands ist es daher auch zumal nach dem Abschluß des Waffenstillstandes mit Rußland in England ganz still geworden. Die Wirkung unseres Tonnagekrieges aber nimmt fortgesetzt zu mit jedem Schiff, um das der unseren Gegnern zur Verfügung stehende Schiffsraum verringert wird. Die Zeit arbeitet für uns.

Rastlos versehen unsere U-Boote ihren Dienst. Unaufhaltsam

nagen sie an dem Schiffsraum, an der schwächer und schwächer werdenden Grundlage des englischen Wirtschaftslebens. Das auf Seemacht gestellte englische Imperium ist und wird fortdauernd weiter in seinen Grundfesten erschüttert.

Im Hinblick auf die lange Zeit hinaus gesicherte personelle und materielle Bereitschaft der U-Boots-Waffe, im vollsten Vertrauen auf deren bewährte Besatzungen, sieht die gesamte Marine vom Admiral herunter bis zum jüngsten Matrosen und Heizer mit einer durch nichts zu erschütternden, in den tatsächlichen Verhältnissen begründeten Zuversicht dem neuen Jahre entgegen. Sie ist sicher, daß sie ihr Ziel erreichen wird."

Nur einige Worte seien noch aus eigenem Empfinden hinzugefügt. Das Schicksal hat es gewollt, daß der jungen Seemacht des deutschen Reiches im Laufe des Krieges eine so große Rolle zufiel, wie dies nach ihrer zahlenmäßigen Bedeutung, nach Lage der Dinge und auf Grund bewährter Traditionen deutscher Landmacht kaum erwartet werden konnte. Hochseeflotte und U-Boote sind in diesem Sinne eine untrennbare Einheit. Die an der flandrischen Küste die Wacht haltenden tapferen Kämpfer des Marinekorps, die während des letzten englischen Ansturms im Herbst 1917 mithalfen, die U-Boot-Basishäfen unberührt zu erhalten, ja auch die Heimatskämpfer aller Art auf Küstenbefestigungen und Inseln, die im Dienste des Schiffbaues und der Heranbildung des Nachwuchses von Personal Tätigen, sie alle bilden einen Teil der deutschen Seemacht, die nun seit mehr als drei Jahre in erfolgreichem Kampfe gegen die älteste und mächtigste Seemacht der Welt steht und ringt. Sie alle sind stolz auf den Anteil, der ihnen an dem Kampfe für Freiheit und Vaterland gewährt worden ist und wissen, daß sie berufen sind, ausschlaggebend mitzuwirken an den letzten Entscheidungen des großen Weltkrieges, an dem Siege, der uns für die Zukunft Leben, Freiheit und Selbstbestimmungsrecht bringen soll. Sie alle wissen aber auch, daß diese der Flotte zugefallene Rolle nur möglich war auf der Grundlage, die unsere siegreichen Heere in beispiellosem Heldentum gelegt hatten. Mit den Brüdern der Armee gemeinsam wollen sie im felsenfesten Vertrauen auf deren bewährte Führer und auf die eigenen den letzten Waffengang um die Palme des Sieges tun. Sie wollen, wenn der Sieg, der kommen wird und kommen muß, erreicht und errungen ist, den ersten grünen Lorbeerzweig dem deutschen Heere dankend in die Hände legen.

5. Die Rolle der englischen Flotte im Kriege.

Die englische Flotte ist, wie früher erwähnt, der Repräsentant und das Hauptstück der englischen Seemacht. Sie darf zurückblicken auf eine lange, ruhmvolle Geschichte.

Sie ist der Stolz und der Liebling der Nation, die sich nie geweigert hat, wohlbegründeten Forderungen für ihren Ausbau die Mittel zu bewilligen. Fachkundige Parlamentsmitglieder, an denen es uns bislang noch ganz fehlte, und die gesamte Presse üben ständig fördernde, nützliche Kontrolle und Kritik an der Flotte. Öffentliche Danksagung durch das Parlament, hohe Geldbelohnungen und Titel sind immer in historischer Zeit und auch heute der begehrte Ausdruck des Dankes der Nation für die Leistungen einzelner Führer und der Flotte gewesen.

Die englische Flotte hat sich seit 300 Jahren fast ausnahmslos in der Rolle des Angreifers betätigt. Strategisch und taktisch. Vorsichtige Zurückhaltung unentschlossener Führer wurde gerügt und bestraft. Draufgängertum und Schneid, deren Inkarnation Nelson darstellt, wurden hoch belohnt. Es hat der Seemacht Großbritanniens selten an guten Führern und an geschickten Chefs heimischer Zentralbehörden gefehlt. Die Auswahl wurde ohne Rücksicht auf Alter und Abstammung nach Fähigkeiten getroffen. Der Geist und die Disziplin in der englischen Flotte sind trotz der drakonischen Strafen — Auspeitschung war früher als Allheilmittel vorgesehen — meist gut gewesen. Auch in erregter, vom Geiste der französischen Revolution erfüllter Zeit hat die Energie des damaligen Führers die wankende Disziplin wieder herzustellen gewußt.

Die heutige englische Flotte stand bei Kriegsbeginn materiell und, wenn auch mit einigen Einschränkungen hinsichtlich des technischen Personals, personell voll auf der Höhe. Kein Mittel war gespart, um ihr materiell — schiffbaulich, artilleristisch, torpedotechnisch — den Vorrang vor allen andern Marinen zu erhalten. Angeregt durch die deutsche Flotte hat sie, manchmal murrend über den den Sport störenden Dienst, fleißig geübt und gearbeitet. Im Kriege ist sie durch baulichen Zuwachs und durch Aneignung von Schiffen, die für fremde Rechnung auf englischen Werften gebaut wurden, erheblich an Zahl modernster Einheiten gewachsen. Sie war sehr stark und wurde im Kriege noch stärker. Die von Nelson gelehrte und

auch heute theoretisch noch fest gehaltene Taktik besteht in der Hauptsache darin, an einer Stelle der feindlichen Linie, wenn möglich überall, mit erdrückender Übermacht aufzutreten. Dies Prinzip, das an Stelle genialer Führung brutale, durch technische Mittel jeder Art erzielte Überlegenheit setzen will, kommt ja auch im englischen Landkriege in Gestalt von Tanks, Anmassung von Artillerie schwerster Kaliber usw., wenn auch ohne durchschlagenden Erfolg, zur Anwendung. Auf der See, wo keine Geländeanpassung und Ausnutzung möglich ist, wo letzten Endes Schiff gegen Schiff steht, hat dies Vernichtungsprinzip durch zahlenmäßige und technische Überlegenheit am besten Aussicht auf Erfolg. Im jetzigen Krieg sollte dies englische Prinzip brutal und praktisch in der Art Anwendung finden, daß die englische schwerere Artillerie die gegnerischen Schiffe auf Entfernungen, auf die die letzteren nicht mit Erfolg antworten konnten, risikolos zu Boden schmetterte. Die Scheu, ein Risiko auf sich zu nehmen, der Wille, möglichst ohne Verluste durch zahlenmäßige und materielle Überlegenheit, Erfolge erzielen zu wollen, zieht sich durch alle größeren Kriegshandlungen der englischen Flotte in diesem Kriege. Der Geist Nelsons, der kein Risiko scheute und ohne Bedenken auch überlegene Gegner anfiel, ist praktisch nicht mehr zu bemerken gewesen. Die Schlacht bei den Falklandsinseln brachte einen solchen Erfolg durch Überlegenheit, weil die abgehetzten, kohlenarmen, wegemüden und munitionsleeren, an Geschwindigkeit und Artilleriekaliber unterlegenen deutschen Kreuzer sich der Fernfeuerwirkung der aus der Heimat zu ihrer Vernichtung entsandten Dreadnaughtkreuzer auf keine Weise zu entziehen vermochten. Das Feuer der deutschen Kreuzer war zielsicher, aber des kleinen Kalibers halber wirkungslos. Der Kampf war so für die Engländer fast risikolos, aber ein Erfolg. In nahezu allen andern Fällen, wo die englische Seemacht angesetzt wurde, hat sie keine, oder nur sehr geringe Vorteile erreicht, mehrfach aber, trotz ihrer Überlegenheit, eine Abweisung oder deutlich erkennbare Niederlage erlitten, weil sie in Rücksicht auf das mögliche Risiko sehr vorsichtig eingesetzt wurde. Ich weise als markante Beispiele auf die Dardanellen, die Schlacht vor dem Skagerrak und auf die vielfachen Vorstöße unserer leichten Seestreitkräfte gegen die englische Küste und gegen geleitete Handelsschiffe hin. Ich lebe der Überzeugung — und meine Ansicht wird von vielen Berufenen geteilt —,

daß, wenn die deutsche Flotte vor den Dardanellen und vor dem Skagerrak in der Vorzugsrolle der englischen gewesen wäre, die letzte Entscheidung anders ausgefallen wäre, wie sie ausfiel. Skagerrak und Ösel sind mir Beweisstücke. Auch Enver Pascha hat sich dahin geäußert, daß der Durchbruch durch die Dardanellen bei etwas mehr Schneid und Einsatz von Schiffen nicht aufzuhalten gewesen wäre.

Es liegt mir fern, die englische Flotte des Mangels an Wagemut oder die Seeoffiziere der Verantwortungsscheu beschuldigen zu wollen. Die Politik hat aber offenbar den englischen Flottenführern ihre zurückhaltende Handlungsweise vorgeschrieben. Der frühere seemännische Leiter der Admiralität, Lord Fischer, der den Krieg immer unter dem Gesichtswinkel einer Entscheidungsschlacht führen wollte, ist dieser Politik zum Opfer gefallen. Die englische Flotte sollte bewußt geschont werden, weil selbst ein auf dem Lande siegreiches England ohne überlegene, intakte Flotte nicht in der Lage gewesen sein würde, seinen Sieg auszunützen und die Früchte des Kirchhofsfriedens zu ernten. Amerika und Japan würden die Gelegenheit nicht versäumt haben, in der Zeit, die zum Wiederaufbau der englischen Flotte erforderlich gewesen wäre, ihre Maßnahmen zu treffen. Vor solchem neuen Start um die Seeherrschaft fürchtete man sich aber in England bewußt vom Beginn des Krieges an. Deutscherseits durfte man mit einer englischen Offensive gegen die deutsche Flotte rechnen, nachdem der Civil Lord der englischen Admiralität, Lee, 1905 unter Hinweis auf die jederzeitige Bereitschaft der Seemacht Englands prahlend geäußert hatte: „Wir glauben an das alte Wort, dreimal gesegnet der, der den ersten Schlag führt. Die britische Flotte wird, wenn es notwendig ist, einen ersten wuchtigen Schlag führen und die andere Macht wird das merken, noch ehe der Krieg erklärt ist."

Das waren zwar markige Worte, die Herr Churchill später noch durch seine „Rattenlochrede" verschönert hat, entsprechende Taten sind aber ausgeblieben. Der berechnende englische Egoismus hat sich wieder einmal im Kriege durchgesetzt, sicher sehr gegen den Willen und die Hoffnungen der Verbündeten. Der Hauptgrund, daß England sich gegen die Einsetzung eines gemeinschaftlichen Seekriegsrates lange weigerte, ist darin zu finden, daß es sich hinsichtlich der Verwendung seiner Flotte völlig freie Hand behalten wollte. Der Vertreter der englischen Flotte im Parlament, Sir Erik Geddes, hat

am 1. November 1917 im Unterhause eine sehr lange Rechtfertigungsrede für die erfolgreiche Betätigung der englischen Seemacht halten müssen. Bei Vorhandensein bedeutsamer Schlachterfolge der Flotte würde die Rede kürzer und eindrucksvoller ausgefallen sein. In England macht man immer viel Worte, wenn ein Mißerfolg verschleiert werden soll. So ist diese Rede damals durch die Gegenkritik auch stark zerpflückt worden.

Die Beweisführung des ersten Lords der Admiralität gipfelte in Zahlen über sicher geleitete Transporte und über den erfolgreichen Raub deutscher Schiffe, die sich bei Kriegsbeginn im englischen oder neutralen Ausland befanden. Großen Eindruck scheint die Aufzählung dieser ruhmlosen Heldentaten der allgewaltigen britischen Seemacht im In- und Auslande nicht gemacht zu haben. Man ist der Redensart von dem „stummen" Druck der englischen Flotte in drei Kriegsjahren müde geworden und sieht die Absperrung der Nordsee als eine übergroße Leistung nicht mehr an. Noch am 11. Januar 1918 schrieb die „Daily Mail": „Die Flotte hat in diesem Kriege enttäuscht. Sie hat als Angriffswaffe nichts geleistet." Sir Erik mußte zugeben, daß die Rolle der englischen Flotte durch die modernen Verhältnisse des Seekrieges „schwierig" geworden, und daß sie in eine Art Defensive gedrängt sei.

Unwahr war die Behauptung, daß die englische Flotte sich bemüht habe, die deutsche zur Schlacht zu zwingen und daß „die Küsten des Feindes noch immer die Grenzen englischer Seemacht sind". Keine deutsche Küstenbefestigung hat je ein englisches Kampfschiff gesehen. Von einem Kreuzervorstoß in die Deutsche Bucht am 28. August 1914 abgesehen, ist nie ernsthaft versucht worden, in die inneren deutschen Gewässer einzudringen. Die deutsche Flotte hat zu dutzenden Malen die Nordsee durchquert, hat die englische Küste angegriffen, um die englische Flotte zur Schlacht zu locken und sich, als sie am 31. Mai 1916 in freier See auf die ganze englische Flotte stieß, trotz der erkannten großen Überlegenheit des Gegners zur Schlacht vor dem Skagerrak gestellt.

Der englische Seelord hat sich dann noch gegen die Vorwürfe gewehrt, daß die deutsche Flotte die Inseln vor dem Rigaischen Meerbusen genommen habe, ohne durch die englische gestört oder abgehalten zu werden. Englische, französische und russische Beurteiler haben diese Unterlassung schwer getadelt. Sir Erik Geddes hat darauf nur zu erwidern vermocht: „Unser Hauptziel in der Ostsee würde die

Zerstörung der deutschen Flotte sein. Wenn wir in die Ostsee führen, würden wir sie dort vorfinden?“ Es ist unanständig, mit einem solchen Argument nach der Skagerrakschlacht zu arbeiten. Es ist dies aber wohl englisch. Sir Erik Geddes weiß bestimmt, daß die deutsche Flotte gern und sicher zur Stelle gewesen wäre, aber gerade weil er dessen sicher ist, hat er die englische Flotte nicht in die Engen der Ostsee entsandt, wo die zahlenmäßige Überlegenheit seiner Über-Dreadnaught-Geschwader taktisch weniger leicht auf risikolose Riesenentfernungen zum umfassenden Ansatz gebracht werden kann — was im übrigen Sir John Jellieve vor dem Skagerrak trotz der durch keine Engen und Untiefen eingeengte Bewegungsfreiheit zwar versucht, aber auch nicht zustande gebracht hat.

Wenn der erste Lord der Admiralität ferner als gewichtigen Grund für die Unterlassung der Entlastung der Russen bei Ösel angeführt hat, daß die Verbindungslinie zwischen England und dem Finnischen Meerbusen zu lang und zu gefährdet sei, so sei ihm erwidert, daß französische Admirale ihm dies bestreiten, daß englische Stimmen solche Hilfe bei Energie und Wille für möglich erklärt haben und daß die Welt, insbesondere die Russen, von der großen englischen Seemacht bessere Hilfe als Entschuldigungsworte im Parlament erwartet haben. Das englische Seemachtsprestige ist jedenfalls nicht gewachsen durch diese Unterlassung. Wenn aber der Admiral Sir Cyprien Bridge in der Times am 1. November 1917, den ersten Seelord sekundierend, ausführt, daß, die englische Flotte nicht hätte in die Ostsee eindringen können, weil dann Dänemark das Schicksal Belgiens geteilt haben würde, so sei er auf die Zeit vor 100 Jahren hingewiesen, wo England sich vor Kopenhagen zweimal brutal über jede Rücksicht dieser Art hinwegsetzte; das Schicksal Griechenlands in diesem Kriege beweist, daß das heutige England nicht sentimentaler geworden ist, wenn Erfolge möglich erscheinen. Was schließlich die Schwierigkeit der langen rückwertigen Verbindungen für einen Vorstoß der englischen Flotte in die Ostsee betreffen, so erwartet die stolze englische Flotte zwar, daß die deutsche sie in ihren fern „in den nördlichen Nebeln“ gelegenen Stützpunkten aufsucht und solche Schwierigkeiten der Verbindungen außer acht läßt, für sich selbst aber findet sie in ihnen die Berechtigung, sich tatenlos zu verhalten. Es sind ja auch nur Russen, um deren Unterstützung es sich gehandelt hätte! Für solchen Einsatz

ist die englische Flotte zu kostbar! Es ist nur natürlich, daß bei dieser Lage der Dinge, die Unzufriedenheit mit den Leistungen der englischen Seemacht bei unseren Gegnern groß ist. Ich führe nur einige solche Äußerungen aus der letzten Zeit auszugsweise an:

L. C. Cromford in der National Revier im Dezember 1917:

„Ein Teil unserer Seemacht ist verloren, unser Land hat sie weggeworfen. Besäßen die Verbandsmächte richtig die Seeherrschaft, brauchten sie den U-Bootkrieg nicht zu fürchten. Was für einen Nutzen hat England von seinen Landsiegen, wenn nicht die englische Seeherrschaft restlos wieder hergestellt wird."

Daily Telegraph vom 1. November 1917:

„Mit der Flotte steht es faul. Was tat sie eigentlich? Sie ist zu stolz oder zu ängstlich."

Morning Post vom 2. November 1917:

„Es ist leider möglich, daß die Ansicht besteht, der alte Ruhm der Flotte sei im Sinken."

Admiral Degouy im Journal des Debats vom 22. Oktober 1917:

„Bei den Verbandsmächten fehlt jede Initiative. Es besteht die anerkennenswerte Tatsache, daß der echte Offensivgeist immer auf Seite der schwächeren Seemacht in diesem Kriege ist."

Dieser französische Fachschriftsteller hat schon oft in sehr unbequemer Weise auf die reichlich defensive Haltung der englischen Flotte hingewiesen und Taten gefordert.

Oliver Guihenne im Rappel vom 3. November 1917:

„Wir hätten den Russen in der Ostsee helfen müssen! Jetzt ist die Stunde gekommen, koste es was es wolle, die Großkampfschiffe endlich anzusetzen."

Oberst Andogski in Armia i Flot vom 21. Oktober 1917:

„Drei Fünftel der deutschen Flotte war bei Ösel festgehalten. Das schien doch eine günstige Gelegenheit für die englische Seemacht in der Nordsee zu sein. Wo blieb sie?"

Die durch den Krieg gänzlich veränderten strategischen Bedingungen für die englische Flotte schildert zutreffend, wenn auch vom englischen Standpunkt aus, der angesehene Fachschriftsteller Gardiner in einem Leitartikel der Zeitschrift „Daily News" unter der Überschrift „die Ironie des Schicksals", indem er einleitend bemerkt, daß Selbsttäuschung immer eine schlechte Politik sei:

„Wenn wir auf den durchmessenen Weg zurückblicken und die Lage von heute betrachten, so sollte uns die Ironie des Schicksals eigentlich stutzig machen. Wir waren uns der Tatsache bewußt, zu Lande schwach, zur See aber stark zu sein. Das Ende des Jahres 1917 aber sieht uns machtvoll zu Lande, während uns alle Gefahr zur See droht. Die Blockade des Gegners ist vollkommener und wirksamer gewesen, als wir hoffen konnten, nach unseren Berechnungen sollte der Krieg längst entschieden sein. Aber zwei Umstände sind eingetreten, welche die Wirkung beeinträchtigen. Einmal die unerwartete Selbstversorgung des Gegners, welcher im vierten Jahr des Krieges noch imstande ist, zu leben und den Kampf mit seinen eigenen Hilfsquellen weiter zu führen. Der weitere und gewaltigere Umstand ist die Entwicklung des Unterseebootes als Hauptwaffe des Gegners gegenüber den Verbandsmächten. Diese beiden Tatsachen haben den Charakter des Krieges verändert. Im militärischen Sinne (trotz Versagens Rußlands) haben wir die Peitsche in der Hand, der Krieg aber hat aufgehört, in erster Linie ein Kampf der Waffen zu sein, und ist zu einem Hungerkriege geworden. Beide Parteien sind darauf bedacht, durch Hunger die Übergabe zu erzwingen. Unsere Blockade wirkt, aber sie wirkt langsamer, als wir erwartet hatten, und anderseits hat der Gegner unsere Blockade unterminiert und eine Unterseeo-Gegenblockade eingerichtet, welche das Leben der Nation und die militärische Wirksamkeit des Verbandes ernstlich bedroht.

Wir müssen mit einer anderen Auffassung den Krieg von neuem beginnen. Unsere Vorherrschaft zur See, obgleich wirksam und ungebrochen, hindert den Gegner nicht, unser wirtschaftliches Dasein ebenso zu bedrohen, wie wir das seinige. Diese Tatsache ändert die ganze strategische Grundauffassung des Krieges. Wir werden sehen, daß die Hauptwaffe, welche wir gegenüber dem Gegner haben, nicht in den Schützengräben liegt, sondern hinter den Linien — in der Bebauung jedes Fleckchens Erde bis zum äußersten, in dem Bau von Schiffen, Schiffen und wieder Schiffen für den Warentransport mit ruheloser Beschleunigung, in der Vorbereitung der Bekämpfung des einen feindlichen Kriegsmittels, welches wir zu befürchten haben — nicht der deutschen Armee — sondern des Unterseebootes."

Man kann wohl ohne Übertreibung sagen, daß dieses eine Art Bankerotterklärung der stolzen englischen Seemacht bedeutet. Die Schlußfolge-

rung, daß nunmehr endlich die englische Flotte eingesetzt werden müsse, wird aber auch hier nicht gezogen. Einer der angesehensten englischen Fachschriftsteller, Archibald Hurd, hat auf das Falsche des englischen Prinzips schon vor längerer Zeit mit folgenden Worten hingewiesen:

„Die Unfähigkeit, zur See den Sieg zu erringen, würde mit der Niederlage zur See gleichbedeutend sein, nicht nur für England, sondern auch für alle Bundesgenossen, die ja auch Seemächte seien. Ein wirksamer Sieg aber könne nur in der Vernichtung der feindlichen Flotte oder in der Lahmlegung ihrer Tätigkeit bestehen. Man hat oft gesagt, solange die deutsche Flotte im Hafen bleibt, ist ihre Tätigkeit ‚lahmgelegt'. Ja, man hat diese zweite Behauptung als Beweis benutzt dafür, daß die Vernichtung der deutschen Flotte völlig unnötig und nach Mr. Churchill geradezu unratsam sei. Leider ist aber die Annahme, daß die Tätigkeit der feindlichen Hauptflotte lahmgelegt sei, falsch; daher ist der Schluß ebenfalls falsch. Mithin ist die Vernichtung der feindlichen Hauptflotte — unmöglich oder nicht — tatsächlich das Erfordernis der Lage, um das sich alles dreht.

Bisher war es die amtliche Politik, dieses oberste Ziel der Seekriegführung zu verkennen: die feindliche Flotte aufzusuchen und zu vernichten, wo sie sich auch finden möge. Wenn die feindliche Flotte vernichtet wäre, die feindlichen Flottenstützpunkte von England besetzt gehalten oder lahmgelegt wären, so wäre der Unterseehandelskrieg nahezu, wenn nicht gänzlich beendet. Als weiteres Ergebnis würde Deutschland seiner letzten Hoffnung beraubt und die Verbandsflotten im Besitz der Seeherrschaft sein, welche sie jetzt infolge der Minen und Unterseeboote nicht in Anspruch nehmen könnten."

Ein Wechsel der Anschauungen ist in England bisher aber noch nicht eingetreten. Die deutsche Flotte wird daher noch weiter vergeblich auf den Besuch der englischen Seemacht in der Ost- und Nordsee warten müssen. Die englische Politik scheint daran festhalten zu wollen, daß das kostbare Instrument englischer Seemachtsbetätigung weiter geschont werden müsse, jetzt vielleicht noch um so mehr, als die amerikanische und japanische Flotte im dreijährigen Kriege stark gewachsen sind, das englische Prestige in der Welt schon gesunken ist und für den Wiederaufbau der in ihren Grundlagen erschütterten englischen Seemacht eine intakte englische Flotte als Vorbedingung angesehen wird. Neben dem jetzt aus Anlaß des U-Boot-Krieges betrie-

benen Neubauten an Handelsschiffen würde auch ein Neubau von Kriegsschiffen in großem Maßstabe zurzeit unmöglich sein. Die Notwendigkeit, Handelsschiffe zu bauen, d.h. der U-Boot-Krieg lähmt also indirekt die Tätigkeit der großen englischen Flotte.

Ob die englische Rechnung bei Beginn des Krieges hinsichtlich Schonung der Flotte richtig war, wird sich nach dem Kriege zeigen. Hier soll nur eine Möglichkeit angedeutet werden, aus der sich ergibt, daß vielleicht Rechenfehler vorlagen.

Mit der Gewißheit, daß sich die deutsche Flotte bei Beginn des Krieges der englischen zur Schlacht stellen würde, wenn die letztere offensiv vorging, durfte die englische Admiralität bei dem ihr genügend bekannten Geist, der in deutschen Flotten herrschte, als einem feststehenden Faktor rechnen. Niemand in der deutschen Flotte hat in den ersten Kriegswochen daran gezweifelt, daß es sehr bald zu einer Entscheidungsschlacht vor den deutschen Küsten kommen würde. Die angebotene Schlacht würde mit vollem Einsatz auf beiden Seiten energisch und restlos durchgeschlagen sein. Bei der durch den Krieg bekannt gewordenen furchtbaren Wirkung der modernen Waffen, würden die beiderseitigen Verluste schwer gewesen sein. Die englische Flotte besaß sowohl der Zahl nach als besonders auch an modernen Schiffen eine doppelte Überlegenheit. Tüchtigkeit und Tapferkeit auf beiden Seiten gleich geschätzt, würde die Schlacht wahrscheinlich mit dem Resultat geendet haben, daß zwar die englischen Verluste sehr schwer waren, daß aber die Gefechtskraft der deutschen Flotte sehr erheblich gemindert gewesen sein würde. Die personellen Verluste würden für uns vielleicht gar nicht, die materiellen nur sehr schwer ersetzbar gewesen sein. Die Einrichtungen Englands an Schiffswerften usw., die damals den Handelsschiffsbau nicht wie jetzt zu fördern brauchten, hätten den Neubau an Kampfschiffen leicht gemacht, die Handelsmarine bot eine gute Mannschaftsreserve an Seeleuten. Die deutschen Seeleute waren dagegen zum erheblichen Teil von der Heimat abgeschnitten. Diese Lage einmal als gegeben angenommen, würde es Deutschland sehr schwer, wenn nicht unmöglich geworden sein, den U-Boot-Krieg überhaupt in großem Maßstabe zu organisieren.

Schiffbaulich hätte man alle Kräfte auf die Wiederherstellung der Kampfflotte werfen müssen. Die Heranbildung seegewohnter, technisch und militärisch durchgebildeter Offiziere und Spezialisten

wäre aber sehr schwer gewesen. Solche Ausbildung braucht Jahre. Die Küstenverteidigung wäre zur Hauptaufgabe des Restes der Flotte geworden. Angriffe auf die Handelszentren der deutschen Seemacht wären in den Bereich der Möglichkeit der englischen Strategie gekommen. Die Seeherrschaft in der Nordsee wäre unbestritten englisch geblieben, die in der Ostsee bei entsprechendem Verhalten der Russen mindestens zweifelhaft geworden. Der politische Druck der englischen Seemacht auf die nordischen Neutralen hätte sich schrankenlos betätigen können. Ungeahnt große Aufgaben hätten der vereinigten englisch-französisch-russischen Seemacht entstehen können.

Die Blockade hätte dabei nichts an Schärfe zu verlieren brauchen. Für ihre Durchführung bedurfte es nicht der englischen Riesenflotte, einige Kreuzer genügten. Vorbedingung für alle diese wirklich großzügigen Möglichkeiten wäre nur der erstmalige volle Einsatz der englischen Seemacht gewesen, auf den wohl die Alliierten Englands auch bestimmt gerechnet hatten. Die große Enttäuschung, die sie alle durch den englischen Egoismus erlebt und erlitten haben, wird später noch schärfer erkannt und ausgesprochen werden, wenn von Seiten der Alliierten in eine kritische Betrachtung der Kriegsergebnisse eingetreten werden wird. Es ließen sich im übrigen rückblickende noch manche andere Gelegenheiten finden, wo ein energischer Einsatz der englischen Seemacht die Gesamtkriegslage grundlegend hätte beeinflussen können. Es sei nur an den Theaterkup Churchils bei der Einnahme Antwerpens erinnert, den Stegemann so anschaulich schildert, und an die Tatsache, daß die flandrische Küste damals nur durch Bootskanonen der deutschen Marinedivision verteidigt war. Heute freilich stehen die Dinge dort anders. Heute lassen sich diese und andere Unterlassungen nicht wieder gut machen. Auch die deutsche Flotte ist im Kriege gewachsen an Material, Menschen und Kriegserfahrung. Die U-Boot-Flotte ist da, lebt, arbeitet, braucht nicht erst geschaffen zu werden. Genügende Personalreserven sind in mehr denn dreijähriger zielbewußter Arbeit herangebildet. Durch Auslegen ausgedehnter Minenfelder hat sich die englische Flotte selbst der Möglichkeit einer wahrhaft energischen Offensive in der Nordsee begeben. Sie ist an die Peripherie des Kreises gebannt, in deren Mittelpunkt die deutsche Schlachtflotte die Heimatshäfen und Ausgangspunkte des über die Meere ausgedehnten Wirtschaftskrieges gegen die eng-

lische, zur Ohnmacht verurteilte Seemacht bewacht und behütet. Die englische Seemacht hatte den Verbündeten zuerst versprochen, die deutsche Flotte zu vernichten und dann, als dies nicht anging, der alliierten Seezufuhr die Wege offen zu halten. Beide Versprechungen hat sie nicht eingelöst. Deutsche Seemacht hat sie daran gehindert. Die englische Flotte und ihre politisch-strategischen Leiter werden zu spät erkennen, daß der Geist wahrhafter Offensive, dessen sie entraten zu können geglaubt haben, doch immer wieder das Lebenselement jeder kriegerischen Betätigung ist und daß weitschauende, übertriebene kluge Vorsicht, jederzeitige Schonung der eigenen Kräfte im Hinblick auf Zukunftsmöglichkeiten den Sieg nicht bringen, Enderfolge nicht zeitigen können.

Die Freiheit der Meere, das Ziel des Kampfes gegen die englische Seemacht.

Was ist der eigentliche Sinn dieses furchtbarsten aller Kriege? Welchen Zwecken dient der Ansturm dieser von England gegen die Mittelmächte angesetzten Welt von Feinden? Welche Grundidee, welches Prinzip liegt dem grauenhaften Blutvergießen, der Ausbreitung von Elend jeder Art über den kulturell höchststehenden Teil der ganzen Menschheit, über ganz Europa zugrunde?

Die Antwort kann so lauten: Das sich in seiner durch zahllose Kriege und Gewalttaten zusammeneroberten Vorzugsstellung als Seemacht, als Industrie- und Handelsstaat bedroht fühlende Großbritannien hat es, durch Aufpeitschung aller Aspirationen und Instinkte der Feinde und Nachbarn der Mittelmächte, durch kluge Politik und geldliche Interessierung anderer Völker verstanden, sich um hohen Preis die Landmacht zu kaufen, die ihm den unangenehmsten und stärksten Zukunftsgegner zur See und den gefährlichsten Konkurrenten auf dem Weltmarkt rechtzeitig zu Boden schlagen sollte. Im ehrlichen Friedenskampfe um die Palme des Sieges für den industriell und kaufmännisch Tüchtigsten fühlte es sich bereits unterlegen. So sollte ihm die früher oft bewährte, brutale Gewalt wieder einmal helfen. Seine Seegewalt diente ihm dabei als Lockmittel für die Werbung von Verbündeten, als Mittel, um später den Sieg egoistisch zu nützen. Manche der Verbündeten Englands haben geahnt, keiner hat es genau gewußt oder

auszusprechen gewagt, daß sie letzten Endes, auch wenn sie selbst durch den Krieg einen Teil ihrer eigenen Ziele erreichen würden, nur für die Seemacht Großbritanniens bluteten und kämpften, daß ihre durch den Krieg unvermeidliche Schwächung im Endeffekt eine Stärkung der militärischen und kommerziellen Vorherrschaft Englands bzw. des englo-amerikanischen Kapitalismus bedeuten würde.

Die englische Rechnung hätte richtig sein können. Wer den zweiten Teil des Stegemannschen „Buches über den Krieg" gelesen hat, wird erschrocken gewesen sein, wie der Zusammenbruch der Landmacht der Mittelmächte unter dem Drucke der russischen Millionenheere an der Jahreswende 1914/15 wenigstens in den Bereich der Möglichkeit gerückt war. Daß es anders kam, daß sich Rußland heute ohnmächtig in anarchischen Zuckungen windet, daß wir heute im Osten und im Westen als Sieger dastehen, ist das unauslöschliche Verdienst Hindenburgs und Ludendorffs, sowie der tapferen Heere, die sie führten. Wäre die russische Dampfwalze damals nicht durch Tannenberg, Lodz, Masurenschlacht und Limanowa zum Stehen gekommen, wäre nicht so die Grundlage für den später folgenden militärischen Zusammenbruch Rußlands, Serbiens, Rumäniens gelegt worden, wären uns nicht durch diese Erfolge neue, die englische Seeabsperrung mildernde Wirtschaftsquellen erschlossen worden, so wäre die Gesamtlage der Mittelmächte sehr ernst geworden. Mit dem leicht erträglichen Einsatz seines fast völlig in Belgien und Nordfrankreich aufgeriebenen Söldnerheeres, das ja dafür bezahlt war, um eingesetzt zu werden, und nur dadurch, daß es seine Seemacht zeigte, hätte England zu dem erstrebten Ziele kommen können. Die deutsche Seemacht hätte dann selbst mit Aufwendung des größten Heroismus an dem Ausgang des Krieges wahrscheinlich nicht viel zu ändern vermocht. Ihr Ansatz, im besondern der U-Boot-Krieg, fußt auf den Erfolgen des Landkrieges. Ohne diese wäre keine Zeit für die Organisation des neuen Kriegsmittels geblieben.

Die englische Seemacht, der Ausgangspunkt und die Lebensquelle des Krieges, hat als Grund für sein Eintreten in den Krieg zuerst das in Belgien begangene „Unrecht" vorgeschützt. Als sich England genötigt sah, größere Mittel einzusetzen, als die Aussicht auf leichten Sieg und Erfolg in den Winter- und Sommerschlachten 1915 im Osten zu Staub zerfiel, als es wohl oder übel die Wehrpflicht einführen mußte, brauchte es eine „größere Idee" zur Mobilisierung der angelsächsischen Volks-

seele, es erfand das Schlagwort vom Kampf gegen den „Militarismus", die „Weltherrschaftsbestrebungen" Deutschlands und die „Herrscherkaste" in Preußen. Wilson fügte dem später noch einige sonstige menschheitsbeglückende Phrasen hinzu, die innerlich hohl und unwahr sind, allen historischen Tatsachen ins Gesicht schlagen, aber doch ihren Zweck, die Welt im angelsächsischen Sinne zu kaptivieren, zum Teil erfüllen, weil sie in geschickter und demagogischer Weise an Instinkte und Gefühle appellieren, die bei den bestehenden Einrichtungen der Welt eben vorhanden sind und weil der Boden für ihre Aufnahme durch die Kriegsvorkommnisse besonders vorbereitet war. Wir haben es, zum Teil behindert durch unsere Absperrung von der Welt, nicht verstanden, die Welt davon zu überzeugen, daß wir nicht nur für Leben und Existenz, sondern auch für eine große, Zukunftsglück verheißende Menschheitsidee kämpfen. Und doch ist es in ausgesprochener Weise der Fall. Der Kampf gegen die englische Seemacht bedeutet letzten Endes das Sicheinsetzen für die Idee von der „Freiheit der Meere" im Frieden und im Kriege, die Hoffnung auf die Bestätigung des Zustandes, daß fortab nie mehr eine einzelne Macht durch die Drohung mit wirtschaftlicher Vergewaltigung des Schwächeren, durch die Hungerpeitsche, jeden auch noch so berechtigten Widerstand gegen Aussaugung, Länderdiebstahl und Boykott in irgendeiner Form ohne weiteres zu brechen und seine egoistischen, der eigenen Bereicherung dienenden Ziele ohne weiteres durchzusetzen vermag. Wir haben zu spät erkannt, daß eine solche Idee, wirksam vorbereitet und konsequent durchgehalten, eine wichtige Waffe in solchem Riesenkampfe, wie dem jetzigen, nach innen und nach außen ist. Und doch ist diese unserem Kampfe zugrunde liegende Idee wahr, unendlich viel wahrer als die von unserem Feinde erfundene und auf sein Schild geheftete. Aus der Geschichte jede reinzelnen europäischen Nation läßt sich erweisen, wie wahr sie ist.

Das ist das sittlich erhebende Moment des jetzigen Kampfes der deutschen Seemacht gegen die englische, die hohe Aufgabe des rücksichtslosen, in seinen Wirkungen furchtbaren U-Boot-Krieges, der unvermeidbarerweise auch die unbeteiligten Neutralen nicht unberührt lassen kann, daß beide einer zukünftigen Freiheit der Meere als Bahnbrecher dienen, daß sie veraltete, überlebte, schädliche Theorien von der „Unbezwinglichkeit der Seemacht" des zur See zahlenmäßig Überlegenen, die wie ein unabwendbares Verhängnis, wie ein ewiges

Damoklesschwert über den schwächeren Seemächten schwebten, beseitigen, daß sie für alle Ewigkeit die Hungerpeitsche den grausamen Händen des englischen Seedespotismus entwinden werden.

„Wem es gelingt, Englands Macht zu brechen, der wird dem Seerecht eine neue Gasse bahnen." (Triepel, Das neue Deutschland, 1914, S. 600.) Das ist das große Ziel für die Menschheit in ihrer Gesamtheit, unser Sonderziel bleibt dabei die Erringung eines gerechten, ehrenvollen Friedens.

Hör' es, England!

Wir sind die Vergeltung, wir sind das Gericht,
Und ob so oder so, du entgehst ihm nicht!

Wir sind, von uns selbst kaum dunkel erkannt,
Ein Werkzeug nur in höherer Hand . .

Nenne sie Gott oder . . willst du, nenne sie: Zeit,
Naturgesetz, Schicksal, Gerechtigkeit!

Wir sind auf dem Boden urewigen Rechts
Der alte Lichtglaube des Menschengeschlechts . .

Wir sind, und was auch stürzt und fällt,
Wir sind eine neue Jugend der Welt . .

Und der Brand, der über die Länder loht,
Ist ihres Tages Frühmorgenrot!

Aus dem „Deutschen Tagelied". Cäsar Flaischlen.

Die U-Bootskämpfer, die hinter ihnen stehende deutsche Flotte in ihrer Gesamtheit sind sich klar darüber, daß sie für solche Aufgabe, für solch hohe Idee Leben und Ehre einsetzen. Möchte das deutsche Volk als Ganzes erkennen, wofür es leidet, darbt und duldet. Möchte es in dieser Idee die Kraft zur Ausdauer für den sicher kommenden Sieg

finden. Dann wird es später einmal, wenn Friedensglocken läuten und die Erkenntnis von der Größe des Erreichten wie eine Offenbarung über alle kommen wird, seinen Dank mit denen der übrigen von englischer Seemacht und Herrschgier befreiten Völker vereinen für die, die zu Lande und zu Wasser unter Entbehrungen jeglicher Art, ihrem Vaterlande dienend, zugleich einem hohen Ziele zustrebten, dessen Erreichung sicherer den Zukunftsvölker-Frieden verheißt als wie der, den unsere Feinde durch den auf anglo-sächsische Seeherrschaft basierten „Völkerbund" anzustreben vorgeben, und der nur auf den Trümmern eines für ewig zerbrochenen und geknechteten deutschen Reiches entstehen könnte.

Verlag von Karl Siegismund, Berlin SW

Weltkrieg und Flotte

von

Bogislav von Selchow
Korvettenkapitän
im Admiralstab der Marine

Preis M. —,60

Die kleine Broschüre „Weltkrieg und Flotte" schildert, welche Rolle die Männer der deutschen Flotte in diesem Kriege gespielt haben. Der Verfasser entwirft zunächst ein Lokalkolorit von dem Leben und dem Beruf der Seeleute. Dann führt er, der selber zu Lande sowohl wie zur See mitgekämpft, den Leser auf die deutsche Hochseeflotte und zeigt, was sie ist und warum sie ist, wobei den Unterschieden zwischen Land- und Seeschlacht ein besonderes Kapitel gewidmet ist. Die Geschehnisse in der Ostsee werden mit großen Strichen gezeichnet, Wesen und Wirken der Mittelmeer-Division nach englischen Stimmen beleuchtet. Dann führt der Verfasser den Leser durch das blutige Flandern bis ans Meer, wo ein Teil der Flottenmannschaften auf dem ihnen fremden Element den äußersten Flügel der deutschen Westfront halten. Nach kurzen Schlaglichtern auf Englands Stellung zum Völkerrecht schildert der 2. Teil Recht, Wirkung und Aussichten des U-Boot-Krieges, hierbei besonders ausführlich aus der Fülle der 40 000 Abwehrmittel gegen U-Boote die wichtigsten herausgreifend und besprechend.

Die kleine Schrift atmet ein felsenfestes Vertrauen auf die Männer der Flotte, auf die Führer und auf die Niederringung des Gegners. Nichts schönfärbend, alles bei seinem Namen nennend, will die Broschüre den Leser veranlassen, nicht des Gestern zu gedenken und seiner etwaigen Fehler, sondern unverwandt nur das eine Ziel im Auge zu behalten:

„den Sieg"

Julius Sittenfeld, Hofbuchdrucker., Berlin W 8.

Verlag von Karl Siegismund, Berlin SW

Wir schaffen's!

Von

Bodo Zimmermann

Hauptmann im Generalstabe der Armee
kommandiert zum Kriegspresseamt

Preis M. 0.50

150 000 Exemplare innerhalb 4 Wochen abgesetzt!

Die „Goslarsche Ztg." schreibt: Selten ist wie hier ein Buch vom Durchhalter und Siegen in so knappen, überzeugenden Zügen geschrieben worden. Auf den geschichtlichen Ereignissen dieses Krieges seit seinem Anfang baut sich des Verfassers Zuversicht: „Wir schaffen's!" auf. Daß uns dieses „Wir schaffen's!" von berufenem Munde zugerufen wird, erhöht seinen Wert und wird alle diejenigen stärken, die drum und dran waren, ein Fragezeichen hinter solchen Ausruf zu setzen, ja, es schon getan haben. Mit Vertrauen können wir den kommenden Monaten entgegengehen: „Wir schaffen's!"

Noch einen Ruck

Von

Bodo Zimmermann

Hauptmann im Generalstabe der Armee.

Preis M. 0.50

Diese Broschüre hat sich in kürzester Zeit Tausende von Freunden erobert. Auch hierin finden wir wieder den äußerst gediegenen, dem Verfasser eigenen Erzählerton.

3 0112 072416693

Verlag von Karl Siegismund, Berlin SW

Unsere Feinde und wir

Von

Karl Georg Negenborn

Dr. jur., Oberregierungsrat in Liegnitz

19. bis 24. Tausend

96 Seiten groß 8°; Preis im Umschlag M. 1.—

Der besondere Wert der Schrift beruht auf der Verwertung der belgischen Gesandtschaftsberichte, in denen die Politik unserer Feinde in den letzten Jahren vor dem Kriege Schritt für Schritt verfolgt und zugleich immer wieder die Friedensliebe des Deutschen Kaisers und Volkes festgestellt wird.

Die von warmer Begeisterung erfüllte kleine Schrift ist klar und volkstümlich geschrieben und aufs beste geeignet, den Zweck der Aufklärung zu erfüllen.

Vom Leben und Kämpfen der Staaten und Völker

Von

Dr. Eberhard Faden

Leutnant d. Res. im 7. Westpr. Inf.-Rgt. Nr. 155

5. bis 12. Tausend

48 Seiten groß 8°; Preis geheftet M. 0.60

Auf mehrfache Anregung aus der Front ist dies kleine Buch von einem Feldsoldaten für Feldsoldaten geschrieben. Es behandelt die Grundlagen des Staats- und Volkslebens als Niederschlag der Unterhaltungen, die der Verfasser mit seinen Leuten im Schützengraben darüber geführt hat. Es ist in einfacher und kräftiger Sprache gehalten, so wie der Soldat spricht und versteht, und verlangt keinerlei Vorkenntnisse.

Schützengrabenbücher

für das deutsche Volk

Heft 1—100 :: Jedes Heft umfaßt 48—72 Seiten und kostet 20 Pf.

Bisher über 12 Millionen verbreitet!

Unsere bekanntesten und berufensten Autoren, u. a. Admiral Hollweg, Ober-Reg.-Rat Dr. jur. Negenborn, Univ.-Prof. Dr. Hintze, Dr. Stresemann, M. d. R., v. Forstner, Kapitän-Lt., Prof. Dr. Oncken usw., haben es sich zur Aufgabe gemacht, besonders die im Felde stehenden, aber auch die daheimgebliebenen Volksangehörigen in knapper, leicht verständlicher Form über die großen nationalen Fragen, namentlich über die Ursachen des Weltkrieges, die wirtschaftlichen Verhältnisse in Stadt und Land, deren Umformung nach den Bedürfnissen des Krieges, die Bedeutung des Krieges für Deutschlands Zukunft aufzuklären und zur selbständigen Beurteilung der großen Zeitaufgaben anzuleiten.

Julius Sittenfeld, Hofbuchdrucker., Berlin W 8.